

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ГУЭРАТ ИГА
14 января 1986 г.

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

Выпуски 20, 21, 22, 23

(ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, САМОПИСЦЫ, ПОЖАРНОЕ И КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ)

ЧАСТЬ 2. ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ФОРМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1987

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Номер изменения	Номер страницы			Номер документа и дата внесения изменения	Дата внесения изменения и подпись
	измененной	новой	изъятой		
1. Ук-МГА № 23.1.7-118 от 17.10.88 г.					

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

2. Контрольно-проверочная аппаратура (КПА), используемая при техническом обслуживании, должна быть проверена метрологическими органами.

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

3.1. Выпуски 1, 2, 3. «Работы по встрече, обеспечению стоянки и обеспечению вылета. Обслуживание по формам А и Б».

3.2. Выпуск 5. «Предварительные и заключительные работы периодических форм технического обслуживания».

3.3. Выпуск 6. «Силовая установка (ч. 1) и вспомогательная силовая установка (ч. 2)».

3.4. Выпуски 7, 9, 15. «Планер, закрылки и аварийно-спасательное оборудование».

3.5. Выпуск 8. «Управление самолетом и двигателями».

3.6. Выпуск 10. «Гидросистема».

3.7. Выпуск 11. «Шасси».

3.8. Выпуски 12, 13. «Высотная и противообледенительная система».

3.9. Выпуски 16, 17. «Санузлы и водяная система. Бытовое оборудование».

3.10. Выпуск 18. «Электрооборудование» (три части).

3.11. Выпуск 19. «Радиооборудование» (три части).

3.12. Выпуск 20. «Приборное оборудование» (три части).

3.13. Выпуск 21. «Самописцы» (три части).

3.14. Выпуск 22. «Пожарное оборудование» (три части).

3.15. Выпуск 23. «Кислородное оборудование» (три части).

3.16. Выпуск 24. «Замена основного двигателя (ч. 1), вспомогательной установки (ч. 2), работы по АирЭО, выполняемые при замене двигателя» (ч. 3).

3.17. Выпуск 25. «Замена агрегатов» (ч. 2).

3.18. Выпуск 26. «Текущий ремонт самолета».

3.19. Выпуск 27. «Дополнительные работы».

4. Снятое с самолета приборное оборудование должно быть направлено в лабораторию или на склад.

5. Перед отправкой блоков (приборов) в лабораторию (на склад) и при получении их из лаборатории (со склада) необходимо сверить номера блоков (приборов) с номерами формуляров (паспортов). При несопадении номеров или отсутствии формуляра (паспорта) выпишите формуляр-дубликат в установленном порядке.

6. В формуляре (паспорте) демонтированного блока (прибора) должна быть произведена запись о причине демонтажа с самолета с указанием даты и типа самолета и наработки блока (прибора) в часах.

7. Перед установкой блоков (приборов) на самолет убедиться, что в формуляре (паспорте) сделана запись о произведенном обслуживании и имеется достаточный ресурс до очередной формы технического обслуживания.

8. При отсутствии в данном выпуске технологических указаний, технологических карт по выполнению некоторых работ, предусмотренных Регламентом, временно, до издания дополнений к Технологическим указаниям, необходимо руководствоваться бюллетенями промышленности и Руководством по технической эксплуатации завода-изготовителя или технологическими картами, разработанными инженерно-техническим составом АТБ и утвержденными начальником (главным инженером) АТБ.

9. В связи с изданием настоящих Технологических указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26 и Ан-30», вып. 20, 21, 22, 23, ч. 2, изд. 1979 г. и все дополнения к ним считать утратившими силу.

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

1. Перед началом и по окончании работ проверьте наличие всего инструмента, используемого для технического обслуживания.

2. Все операции выполняются исправным и маркированным инструментом и приспособлениями, указанными в технологических картах.

3. Гайки и винты затягивайте равномерно по контуру фланца (крышки) в диаметрально противоположном порядке.

4. Запрещается:

4.1. Применять дополнительные рычаги при заворачивании гаек, болтов.

4.2. Срывать шплинты, контровочную проволоку проворачиванием винтов и гаек.

4.3. Повторно использовать шплинты, контровочную проволоку, пластинчатые замки и пружинные шайбы.

5. На штепсельные разъемы (ШР) и штуцера блоков (приборов), демонтированные с самолета, и на ШР самолетной электропроводки установите специальные заглушки. Блоки (приборы), полученные из лаборатории (склада), также должны быть укомплектованы заглушками.

6. Транспортировку блоков (приборов) производите только в специально оборудованной таре (контейнерах), обеспечивающей защиту блоков (приборов) от механи-

ческих повреждений. Транспортировка блоков (приборов) без амортизации **запрещается**.

7. Блоки, приборы, установленные на самолет, их ШР не должны иметь механических повреждений, нарушений лакокрасочного покрытия и других внешних неисправностей.

8. Перед установкой приборов на самолет убедитесь в их механической исправности и чистоте.

9. Перед стыковкой резьбовые части ШР необходимо смазывать тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201.

10. При монтаже блоков (приборов) затяните накладные гайки ШР и законтрите их. Контровку проволокой производите так, чтобы ее натяжение предотвращало отворачивание гаек. Стопорение (контровку) деталей выполняйте в соответствии с правилами и перечнем характерных видов стопорения разъемных соединений деталей самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 (приложение к указанию МГА № 23.1.7-19 от 21.02.85).

11. После установки заменяемых приборов на самолет проверьте под напряжением работоспособность всей системы, в состав которой входит заменяемый блок. Сделайте запись в формуляре (паспорте) об установке блока (прибора) на самолет.

12. Допустимый зазор между электропроводкой и подвижными элементами конструкции самолета должен быть не менее 10 мм. Проводка должна быть отбортвана с шагом не более 500 мм.

ПРАВИЛА ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТАХ

1. При проверке под напряжением приборного оборудования пользуйтесь только аэродромным источником электроэнергии.

2. При выполнении технического обслуживания обесточьте самолет и установите предупредительные вымпелы «НЕ ВКЛЮЧАТЬ!» на выключатели аккумуляторных батарей и выключатели включения на борту аэродромных источников электроэнергии при:

демонтаже (монтаже) электрифицированных агрегатов, не имеющих выключателей системы;
демонтажных и монтажных работах в электросети;
отыскании и устранении неисправностей в электросети;

замене в электросетях коммутационных аппаратов;
осмотре внутреннего монтажа распределительных устройств, панелей, электрощитков, пультов;

выполнении работ, связанных с применением огнеопасных жидкостей (бензина, керосина, растворителей, краски и др.);

наличии паров огнеопасных жидкостей на самолете;

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

3. Установите в положение «ВЫКЛЮЧЕНО» все выключатели АЗС системы, электрифицированные агрегаты которой подлежат демонтажу, и установите на эти выключатели и АЗС предупредительные вымпелы «НЕ ВКЛЮЧАТЬ!» на все время отсутствия на борту снятых агрегатов.

4. Наличие напряжения в цепи определяйте только прибором.

5. Не оставляйте открытыми электрощитки, распределительные устройства, клеммные панели аппаратуры, блоки приборных систем и приборы.

6. Устанавливайте предохранители, рассчитанные только на силу тока, предусмотренную по схеме данной цепи.

7. Не производите пайку электропроводки, находящейся под напряжением.

8. Не вскрывайте крышки блоков, не вынимайте блоки из корпусов при включенном электропитании.

9. В зимнее время с места установки стремянки удалите снег и лед.

10. Для передвижения по обшивке самолета пользуйтесь спецобувью.

11. Не оставляйте неизолированными концы проводов.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ

Наименование агрегатов, систем	Работы, выполняемые техником по АиРЭО	Работы, выполняемые техником по эксплуатации
Трубопроводы и фитинги, соединяющие датчики давления с двигателями, а также с топливными, масляными и жидкостными магистралями Датчики указателей положения манометров масла и топлива Манометры воздуха и гидравлические. Датчик тахометра Приемники температуры масла Приборы АиРЭО Пожарная система Рулевые машины автопилота	Проверка, снятие, установка и подключение ШР Проверка Проверка исправности, присоединение и отсоединение проводов, замена датчика Проверка и замена То же Проверка исправности электрической системы пожаротушения и замена агрегатов. Проверка давления и массы зарядов в баллонах Снятие, установка и проверка	Снятие, установка и отбортовка на двигателе и в местах соединения с топливными, масляными и жидкостными магистралями. Крепление трубопроводов в фюзеляже. Проверка герметичности. Присоединение трубопроводов, элементов механических соединений с датчиками и их регулировка Снятие и установка Проверка состояния привода на авиадвигателе Проверка исправности трубопроводов Сочленение с органами управления самолета

ВЫПУСК 20. ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 9—12	
Пункт РО	Осмотр приемников ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М), температуры наружного воздуха, датчиков ДУА и РИО	Трудоемкость 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1.1. Осмотр чехлов, заглушек и защитных колпачков. 1.1.1. Снимите чехлы и заглушки с приемников ПВД-7 и ППД-1 (ППД-1М), защитные колпачки с датчиков ДУА и РИО. 1.1.2. Осмотрите чехлы приемников ПВД-7 и ППД-1 (ППД-1М). Чехлы не должны иметь повреждений, должны иметь красные флажки. Внутренние и верхние поверхности должны быть чистыми. Внутри не должно быть посторонних предметов. 1.1.3. Осмотрите заглушки приемников статического давления. Поверхности заглушек должны быть чистыми и не иметь повреждений. Заглушки должны иметь резиновые уплотнительные кольца. Резьба заглушек не должна иметь забоин и заусениц. 1.1.4. Осмотрите защитные колпачки датчиков ДУА и РИО. Колпачки не должны иметь механических повреждений (трещин, погнутостей, забоин), должны быть чистыми. 1.2. Осмотр приемников ПВД-7, ППД-1, (ППД-1М) и приемников статического давления. 1.2.1. Проверьте внешнее состояние приемников ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М) по правому и левому бортам самолета. Приемники не должны иметь механических повреждений (вмятин, трещин, следов коррозии), должны быть чистыми. Допускается наличие цветов побежалости на поверхности приемника. Приемники должны надежно крепиться к борту фюзеляжа.		Поврежденные чехлы и чехлы без флажков замените. Грязь и пыль удалите волосистой кистью и х/б салфеткой. Заглушки с поврежденной резьбой замените. Поврежденные резиновые уплотнительные кольца замените на исправные. Поврежденные колпачки замените. Грязь и пыль удалите волосистой кистью и х/б салфеткой. Поврежденные приемники замените. Грязь и пыль удалите чистой х/б салфеткой. Подтяните винты крепления приемника к борту фюзеляжа.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.2.2. Осмотрите входное отверстие полного давления, отверстия статических камер и стока влаги в приемниках ПВД-7. Отверстия должны быть чистыми. 1.2.3. Осмотрите входное отверстие полного давления приемника ППД-1 (ППД-1М) и его дренажное отверстие для стока влаги. Отверстия должны быть чистыми. 1.2.4. Осмотрите отверстия приемников статического давления по правому и левому бортам самолета. Отверстия должны быть чистыми, не должны иметь заусениц и посторонних предметов внутри. 1.2.5. Осмотрите поверхность фюзеляжа в районе установки приемников статического давления.	Если отверстия загрязнены, очистите их медной проволокой $\varnothing 0,8—0,9$ мм. После очистки отверстий продуйте проводку сжатым воздухом и проверьте работоспособность aneroidно-мембранных приборов согласно ТК № 17 и 38 настоящего выпуска. Если отверстия загрязнены, очистите их медной проволокой $\varnothing 0,8—0,9$ мм. После очистки отверстий продуйте проводку сжатым воздухом и проверьте работоспособность aneroidно-мембранных приборов согласно ТК № 17 и 38 настоящего выпуска. Если отверстия загрязнены, очистите их медной проволокой $\varnothing 0,8—0,9$ мм. Заусеницы снимите надфилем. После очистки отверстий продуйте проводку сжатым воздухом и проверьте работоспособность aneroidно-мембранных приборов согласно ТК № 17 и 38 настоящего выпуска. Сообщите о повреждениях фюзеляжа инженеру по экс-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Поверхность фюзеляжа в радиусе 200 мм от места установки приемников должна быть без вмятин, царапин и без нарушения лакокрасочного покрытия. 1.3. Осмотр приемников температуры наружного воздуха. 1.3.1. Осмотрите приемники П-5 по левому и правому бортам самолета. Приемники не должны иметь механических повреждений (забоин, сколов). должны быть чистыми, надежно крепиться к борту фюзеляжа. 1.3.2. На самолете Ан-26 осмотрите по левому борту приемники П-1. Приемники не должны иметь механических повреждений (вмятин, забоин), должны быть чистыми. 1.4. Осмотр датчика ДУА. 1.4.1. Проверьте внешнее состояние флюгера датчика, надежность крепления ДУА. Флюгер датчика не должен иметь повреждений (забоин, погнутостей, трещин), должен быть чистым, надежно крепиться к борту фюзеляжа. 1.4.2. Проверните рукой медленно флюгер от упора до упора. При вращении флюгера не должно быть затираний в оси флюгера. На самолете Ан-24 убедитесь в отсутствии повреждений и перекоса крышки, на которой установлен ДУА. 1.5. Осмотр датчика РИО. Убедитесь в чистоте и исправности внешнего штыря и наружной поверхности фланца датчика, надежности крепления датчика. На штыре и поверхности фланца не должно быть пыли, грязи, трещин, глубоких царапин и вмятин. Датчик должен надежно крепиться к фюзеляжу.	платации самолета и двигателей. Поврежденные приемники П-5 замените. Грязь и пыль очистите волосной кистью и х/б салфеткой. Подтяните винты крепления приемника к борту фюзеляжа. Поврежденные приемники замените. Грязь и пыль очистите волосной кистью и х/б салфеткой. Датчик с поврежденным флюгером замените. Грязь и пыль очистите х/б салфеткой. Подтяните винты крепления ДУА к фюзеляжу. При затирании флюгера в оси датчик замените. Пыль и грязь очистите волосной кистью. При наличии царапин и вмятин датчик замените. Подтяните винты крепления.	Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.6. Заключительные работы. Установите чехлы и заглушки на приемники полного и статического давлений, датчики ДУА и РИО.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 547—75; пинцет ГОСТ 21241—77; кисти волосяная, ГОСТ 10597—80.	Салфетка из ткани х/б ГОСТ 7138—83; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 13--15	
Пункт РО	Осмотр панелей приборных досок, пультов и приборов установленных на них	Трудоемкость 0,33 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
2.1. Осмотр левой панели приборной доски. 2.1.1. При внешнем осмотре убедитесь в чистоте и целостности стекол приборов. Стекла приборов должны быть чистыми, не иметь трещин и сколов. На внутренних поверхностях стекол приборов не должно быть конденсата влаги. 2.1.2. При внешнем осмотре убедитесь в целостности белой краски на стрелках и шкалах приборов. Стрелки, оцифровка и надписи на шкалах должны быть покрыты белой краской. Примечание. Установка приборов, стрелки и шкалы которых покрыты светомассой, не допускается. 2.1.3. Проверьте правильность положения стрелок приборов КУС-730/1100, ЗАР-30-3; при визуальном осмотре убедитесь, что стрелки приборов находятся в нулевом положении. Отклонения стрелок от нулевого положения могут быть: ± 2 мм по дуговой шкале — для КУС-730/1100; $\pm 0,5$ м/с — для ЗАР-30-3.		Чистой х/б салфеткой протрите стекла приборов. Сильно загрязненные стекла протрите салфеткой, смоченной нефрасом. Приборы, имеющие сколы, помутнения и трещины стекол, замените. Если влага конденсируется на внутренней поверхности стекла, прибор замените. Замените приборы, у которых на стрелках и шкалах белая краска повреждена. Если наблюдается отклонение стрелки прибора КУС-730/1100 от нулевого положения более чем на ± 2 мм, прибор замените. Если стрелка ЗАР-30-3 отклонилась от нулевого положения более чем на $\pm 0,5$ м/с, вариометр замените.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.1.4. Проверьте крепление приборной доски: затяжку винтов крепления приборной доски; перемещая приборную доску, убедитесь, что амортизаторы исправны. Приборная доска должна быть надежно прикреплена к подвеске амортизатора. Винты должны быть затянуты до отказа. При перемещении приборной доски в пределах допуска амортизаторов приборы не должны касаться конструкции самолета. 2.1.5. Протрите лицевую сторону приборной доски. Лицевая сторона приборной доски должна быть чистой, не должна иметь вмятин, царапин, потертостей и отслаивания краски. 2.2. Осмотр средней панели приборной доски. 2.2.1. Повторите операции, указанные в пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5 данной ТК.	При необходимости подтяните винты крепления. Если приборная доска или приборы при перемещении касаются конструкции самолета, выполните следующие работы: отверните винты крепления приборной доски; выдвиньте (или откиньте) приборную доску на себя; проверьте состояние амортизаторов. Амортизаторы, у которых повреждена резина или металлическое основание или ослаблены заклепки, замените; приборную доску установите на место. Затяните винты крепления. При вмятинах на приборных досках вызовите слесаря для устранения этого дефекта. При повреждении покрытия приборных досок вызовите маляра для восстановления лакокрасочного покрытия.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.2.2. При визуальном осмотре убедитесь, что стрелки приборов УРВК, УВПД-15 и ВР-10 находятся в нулевом положении. Отклонения стрелок от нулевого положения могут быть: для УРВК и УВПД-15 (по шкале высоты) ± 2 мм по дуговой шкале, для ВР-10 $\pm 0,3$ м/с и УВПД-15 по шкале перепада давлений — не более ± 1 деления шкалы. 2.3. Осмотр правой панели приборной доски. Выполните операции, указанные в пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5 данной ТК. 2.4. Осмотр щитка приборов контроля ТГ-16 (ПУ19А-300). Выполните операции, указанные в пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5 данной ТК. 2.5. Осмотр приборов на центральном пульте и пульте правого пилота. 2.5.1. Выполните операции, указанные в пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.5 данной ТК. 2.5.2. При внешнем осмотре убедитесь в наличии надписи на указателе положения створок маслорадиаторов УЮЗ-4. На стекле прибора должна быть надпись «Левый — Правый двигатель». 2.6. Осмотр приборной доски штурмана. Выполните операции, указанные в пп. 2.1.1—2.1.5 данной ТК. 2.7. Осмотр приборной доски оператора. Выполните операции, указанные в пп. 2.1.1—2.1.5 данной ТК.			Приборы, стрелки которых отклонены от нулевых положений больше допуска, замените. Неисправные приборы замените. Прибор с поврежденным графаретом замените.	К К К К К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы		
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75.	Салфетка из ткани х/б ГОСТ 7138—83; зефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На странице 16	
Пункт РО	Осмотр магнитного компаса КИ-13	Трудоемкость 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
3.1. Убедитесь в целостности компаса КИ-13, надежности его крепления в кронштейне и кронштейна к конструкции самолета. В узлах крепления не должно быть люфтов. Компас не должен иметь механических повреждений. 3.2. Убедитесь в чистоте компаса и наличии лигроина в нем. На компасе не должно быть пыли, грязи и следов подтекания лигроина. 3.3. Убедитесь в наличии пломбировки винтов девиационного устройства компаса. Винты девиационного устройства должны быть опломбированы бумажной лентой размером 30×5 мм с указанием на ней даты, подписи и фамилии производившего устранение девиации.		Подтяните винты крепления компаса и кронштейна. Компас или кронштейн с трещинами замените. Выполните девиационные работы. Удалите пыль и грязь х/б салфеткой. При подтекании лигроина компас замените. Выполните девиационные работы. При отсутствии пломбировки выполните девиационные работы и опломбируйте девиационные винты (наклейте бумажную ленту размером 30×5 мм с указанием даты, подписи и фамилии).	Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 17—23	
Пункт РО	Обслуживание высотомеров ВД-10, ВМ-15, ВМФ-50, УВИД-30-15К, ВЭМ-72ФГ	Трудоемкость 0,22 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
4.1. Подготовительные операции. 4.1.1. Запросите на метеостанции сведения об атмосферном давлении на ВПП. Сведения о давлении уточняйте через каждый час. 4.1.2. Привести давление на ВПП к уровню стоянки самолета по формуле $P_v = P_{впп} + \Delta P h_{мс}.$ $\Delta P h_{мс} = \frac{h_{мс}}{K},$ где P_v— давление, приведенное к уровню стоянки самолета (гПа, мбар, мм рт. ст.); $P_{впп}$— атмосферное давление на ВПП (гПа, мбар, мм рт. ст.); $\Delta P h_{мс}$— поправка к давлению на ВПП, обусловленная превышением (при- нижением) места стоянки самолета относительно уровня ВПП (гПа, мбар, мм рт. ст.); $h_{мс}$— превышение (приращение) места стоянки самолета относительно уровня ВПП (м, фут); K— постоянный коэффициент приращения высоты на единицу давления для данного аэродрома (м/гПа, м/мм рт. ст., фут/гПа). Значение постоянного коэффициента (K) устанавливается инженерной служ- бой аэродрома по методике, изложенной в Инструкции по проверке барометри- ческого высотомерного оборудования (межведомственной) изд. 1984 г. Значение $\Delta P h_{мс}$ имеет знак «—» (минус), если место стоянки самолета выше уровня ВПП, и знак «+» (плюс), если место стоянки самолета ниже уровня ВПП. Примечания: 1. Расчет давления производите с точностью до одного знака после запятой. 2. Допускается не учитывать при расчете поправку $\Delta h P_{мс}$, если $h_{мс}$ не выходит за пределы ± 2 м.			К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Пример. Требуется привести давление на ВПП к уровню стоянки самолета. По данным метеостанции давление на ВПП в момент проверки $P_{впп} = 746,5$ мм рт. ст. (995,3 гПа, мбар). Место стоянки самолета выше уровня ВПП на 10 м: $h_{мс} = 10$ м (32,8 фут). Значение постоянного (для данного аэродрома) коэффициента (К) установлено: $K = 11,0$ м/мм рт. ст. (8,0 м/гПа, 28 фут/гПа). Атмосферное давление на уровне стоянки самолета вычисляем по формуле $P_v = 746,5 + \left(-\frac{10}{11} \right) = 745,6 \text{ мм рт. ст. (994,1 гПа)}$ $P_v = 995,3 + \left(-\frac{32,8}{28} \right) = 994,1 \text{ мбар.}$ 4.1.3. Снимите чехлы и заглушки с приемников ПВД-7 и приемников статического давления. 4.2. Обслуживание высотомеров ВД-10, ВМ-15, ВМФ-50. 4.2.1. Осмотрите кремальеры высотомеров. Кремальеры не должны иметь механических повреждений. На кремальерах высотомеров ВД-10 должны быть установлены защитные колпачки. Винты крепления защитных колпачков должны быть затянуты и законтрены красной краской. 4.2.2. Вращая кремальеру, установите стрелки прибора на нулевую отметку. Стрелки прибора, шкала барометрического давления и индексы относительной высоты должны перемещаться плавно, без механических затираний.	При повреждении кремальер или отсутствии защитных колпачков на кремальерах высотомера ВД-10, а также при нарушении контровки их крепежных винтов, высотомеры замените. Если при вращении кремальеры наблюдаются механические затирания, а перемещение стрелок, шкалы барометрического давления и ин-	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)							Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2.3. Сличите показания шкалы барометрического давления высотомера с давлением, приведенным к месту стоянки самолета. Высотомер считается исправным, если отклонение показаний шкалы барометрического давления от значений приведенного давления в зависимости от температуры наружного воздуха не превышает значений, приведенных в табл. 1 и 2.							дексов происходит скачками, высотомер замените. При несоответствии показаний высотомер замените.	
							Т а б л и ц а 1	
Температура наружного воздуха, °С	Выше 35	От 15 до 35	Выше 0 и до 14	От 0 до -15	Ниже -15 и до -35	Ниже -35		
Для высотомеров ВД-10, ВМ-15 допустимое рассогласование между показаниями шкалы барометрического давления и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета, гПа (мм рт. ст.)	±3,0 (±2)	±2,0 (±1,5)	±3,0 (±2,0)	±3,0 (±2,0)	±3,0 (±2,0)	±3,0 (±2,0)		
							Т а б л и ц а 2	
Температура наружного воздуха, °С	Выше 35	От 15 до 35	Выше 0 и до 14	От 0 до -15	Ниже -15 и до -35	Ниже -35		
Для высотомера ВМФ-50 допустимое рассогласование между показаниями шкалы барометрического давления и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета. мбар	±5,0	±3,0	±4,0	±5,0	±6,0	±6,0		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2.4. Вращая кремальеру, установите по шкале барометрического давления высотомера давление 1013,25 гПа (760 мм рт. ст.). Подвижные индексы относительной высоты должны установиться на нулевую отметку с отклонением не более чем на ± 10 м. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОИЗВОДИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ ШКАЛЫ ВЫСОТОМЕРА НЕПОСРЕДСТВЕННО НА САМОЛЕТЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. 4.3. Обслуживание высотомера УВИД-30-15К. 4.3.1. Убедитесь в наличии на борту самолета постоянного и переменного тока. Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В, переменного — 115—119 В 380—420 Гц. 4.3.2. Включите АЗС-2 «УВИД» на щите АЗС. Должен загореться светосигнализатор на лицевой стороне указателя высотомера УВИД-30-15К. 4.3.3. Установите выключатель «УВИД-30-15К» в положение «ВКЛ». Должен погаснуть светосигнализатор на лицевой стороне указателя высотомера УВИД-30-15К.	Если светосигнализатор не горит, проверьте исправность лампы. Неисправную лампу замените. Если лампа исправна, замерьте напряжение на штепсельном разъеме «Ш2» указателя. Оно должно быть равно напряжению бортсети. При наличии на штепсельном разъеме «Ш2» напряжения замените высотомер УВИД-30-15К. Если светосигнализатор не гаснет, проверьте исправность предохранителя СП-2 высотомера УВИД-30-15К на панели «115/36 В» и предохранителя ВП1-0,5А в блоке усилителя.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.3.4. Вращая кремальеру указателя высотомера, установите стрелки прибора на нулевую отметку. 4.3.5. Сличите показания шкалы барометрического давления высотомера с давлением, приведенным к месту стоянки самолета. Высотомер считается исправным, если отклонение показаний шкалы барометрического давления от значений приведенного давления в зависимости от температуры наружного воздуха не превышает значений, приведенных в табл. 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОИЗВОДИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ ШКАЛЫ ВЫСОТОМЕРА НЕПОСРЕДСТВЕННО НА САМОЛЕТЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.	Неисправные предохранители замените. Если предохранители исправны, проверьте, подается ли напряжение 115 В 400 Гц к блоку усилителя (измерение производите на гнездах 1, 2 штепсельного разъема «ШЗ». При наличии напряжения 115 В 400 Гц замените блок усилителя. Если напряжение 115 В 400 Гц отсутствует, устраните неисправность электроцепи высотомера УВИД-30-15К. При несоответствии показаний высотомер замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

Т а б л и ц а 3

Допустимое рассогласование между показанием счетчика барометрического давления высотомера УВИД-30-15 и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета в зависимости от температуры наружного воздуха.

Температура наружного воздуха	Атмосферное давление				
	960—1040 гПа (720—780 мм рт. ст.)		787—959, 1041—1075 гПа (590—719, 781—806 мм рт. ст.)		
°С	гПа	мм рт. ст.	гПа		мм рт. ст.
Выше 45	3,5	2,5	4,5		3,5
Выше 35 до 45	3,0	2,0	4,0		3,0
От 15 до 35	2,0	1,5	3,5		2,5
Ниже 15 до —15	3,0	2,0	4,0		3,0
Ниже —15 до —45	3,5	2,5	6,0		4,5
Ниже —45	4,0	3,0	6,5		5,0

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОТОМЕРА УВИД-30-15К
ЗАПРЕЩАЕТСЯ:
1. ПРОВОРАЧИВАТЬ РУЧКУ ВВОДА «Р₀» ПРИ ОТКЛЮЧЕННОМ
ЭЛЕКТРОПИТАНИИ ПРИБОРА;
2. СОЗДАВАТЬ ДАВЛЕНИЕ В КОРПУСЕ УКАЗАТЕЛЯ, ПРЕВЫШАЮ-
ЩЕЕ 806,2 мм рт. ст. АБС;
3. УСТАНОВЛИВАТЬ ВВОДОМ «Р₀» НА СЧЕТЧИКЕ ВЫСОТЫ ЗНАЧЕ-
НИЕ МИНУС 500 м;

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. ПРОВОРАЧИВАТЬ РУЧКУ ВВОДА «Р₀» ЗА ПРЕДЕЛЫ ДИАПАЗОНА 590—806,2 мм рт. ст. АБС. 4.3.6. Выключите выключатель высотомера УВИД-30-15К, АЗС-2 «УВИД» и электропитание 28,5 В и 115 В 400 Гц. Примечание. Превышение места стоянки самолета дается относительно рабочего торца ВПП. Сведения о данных получите у дежурного синоптика аэропорта.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На страницах 24—25	
Пункт РО	Проверка бортовых таблиц показаний высотомеров, таблиц поправок указателей скорости и графиков девиации	Трудоемкость 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.1. Проверьте наличие таблиц показаний высотомеров с учетом суммарных поправок и таблиц поправок указателей скорости у КВС, второго пилота и штурмана. Таблицы должны находиться в планшетах на рабочих местах членов экипажа.		При отсутствии таблиц снимите с самолета приборы и сдайте их в лабораторию на проверку и составление поправочных таблиц. После проверки приборов и составления таблиц установите приборы и таблицы на самолет. Проверьте функционирование анероидно-мембранных приборов согласно ТК № 17 настоящего выпуска.	К
5.2. Сличите номера приборов с номерами, указанными в таблицах. Номера на приборах и номера, указанные в таблицах, должны совпадать.		При несовпадении номеров приборы снимите с самолета и сдайте в лабораторию для проверки и составления таблиц. После проверки приборов и составления таблиц установите приборы и таблицы на самолет. Проверьте функционирование анероидно-мембранных приборов согласно ТК № 17 настоящего выпуска.	К
5.3. Выньте таблицы из планшетов и убедитесь в их состоянии и правильности оформления. Таблицы должны быть чистыми, не должно быть исправлений, на обратной		При наличии в таблицах исправлений, отсутствии фамилий и подписей производивших расчет и проверку приборов	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
стороне таблиц должны стоять фамилии и подписи производившего и проверившего расчет. 5.4. Установите таблицы в планшеты. 5.5. Осмотрите графики девиации компасов КИ-13, ГИК-1. Графики девиации должны находиться в планшетах, быть чистыми, без исправлений, иметь подпись штурмана, производившего списание девиации, и дату списания девиации.	ры снимите и сдайте в лабораторию для проверки и составления таблиц. После проверки приборов и составления таблиц установите приборы и таблицы на самолет. Проверьте функционирование приборов согласно ТК № 17 настоящего выпуска. При отсутствии графиков девиации или несоответствии ТТ доложите инженеру смены (начальнику смены) о необходимости списания девиации и составления графиков.	К К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 26—27	
Пункт РО	Осмотр агрегатов приборного оборудования на двигателях и ВСУ	Трудоемкость 0,65 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
6.1. Осмотр агрегатов на двигателях. Проверьте внешнее состояние датчиков: ДЭТ-1 оборотов двигателя и системы ПРТ-24А, СгДФР-1Т, УПРТ-2, ДС-11, давления масла ИД-8, давления топлива ИД-100, крутящего момента ИД-100ТР, расходомера топлива РТМС-0,85-Б1, масломера МЭС-1857В, термометра масла П-1 (П-63), вибрации МВ-25Г; сигнализаторов снятия винтов с упора СДУ-9-12,5, вывода винтов из флюгера СДУ-9А-20, отрицательной тяги СДУ-5-2,5, давления топлива перед двигателем СДУ-5А-1,8, ТСС-24 и СП-0,6Э. Проверьте надежность их крепления, затяжку гаек ШР и состояние электропроводки к ним. Датчики должны надежно крепиться, не должно быть люфтов в креплении и подтекании масла и топлива. На поверхностях не должно быть повреждений (вмятин, трещин). Гайки ШР должны быть надежно затянуты и законтрены на заворачивание. Электропроводка должна быть отбортвана и не иметь повреждений изоляции. Приемник температуры масла П-1 (П-63) должен быть затянут и законтрен на заворачивание контровочной проволокой КО 0,8.		При наличии люфтов в креплении подтяните гайки и болты крепления датчиков. При наличии следов подтекания масла и топлива доложите технику по эксплуатации двигателя для устранения дефекта. Поврежденные датчики замените. Не затянутые гайки ШР затяните и переконтрите. При повреждениях изоляции электропровода замените. Отбортвочные хомуты с трещинами замените. При наличии люфтов в креплении отбортвочных хомутов затяните болты и гайки их затяжки или замените хомуты.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.2. Осмотр агрегатов на двигателе РУ19-300. Проверьте внешнее состояние датчиков: ДТЭ-1, давления масла ИДТ-8, давления топлива ИДТ-100, термометра масла П-1 и термопар Т-64-4С. Проверьте надежность их крепления, затяжку гаек ШР и состояние электропроводки, подходящей к ним. Датчики должны надежно крепиться, не должны иметь люфтов в креплении, не должны иметь следов подтекания масла и топлива. На поверхностях датчиков не должно быть механических повреждений (вмятин, трещин). Гайки ШР должны быть затянуты и законтрены на заворачивание. Электропроводка должна быть отбортвана и не должна иметь повреждения изоляции. Приемник температуры масла П-1 должен быть затянут и законтрен на заворачивание контрольной проволокой КО 0,8.	См. технические требования к п. 6.1 данной ТК.	Т
6.3. Осмотр агрегатов на турбогенераторной установке ТГ-16. Проверьте внешнее состояние датчиков: тахометра ДТ-1М, давления масла ИД-8, давления топлива ИД-100, термометра масла П-1 и термопар Т-9. Проверьте надежность их крепления, затяжку гаек ШР и состояние электропроводки, подходящей к ним. Датчики должны надежно крепиться, не должны иметь люфтов в креплении, следов подтекания масла и топлива. На поверхностях датчиков не должно быть механических повреждений (вмятин, трещин). Гайки ШР должны быть затянуты и законтрены на заворачивание. Электропроводка должна быть отбортвана и не должна иметь повреждения изоляции. Приемник температуры масла П-1 должен быть затянут и законтрен на заворачивание контрольной проволокой КО 0,8.	См. технические требования к п. 6.1 данной ТК.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7		На странице 28	
Пункт РО	Осмотр влагоотстойников систем полного и статического давлений		Трудоемкость 0,23 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7.1. Вскройте крышки лючков «Отстойники ПВД» на правом и левом бортах фюзеляжа, панели пола в районе установки самописца КЗ-63 (дополнительно на Ан-26 между шп. № 10—11), осмотрите влагоотстойники в указанных местах, а также в кабине экипажа по правой и левой сторонам между шп. № 3—6 у центрального пульта управления (дополнительно на Ан-30 в районе установки статоскопов и в кабине штурмана за приборной доской). Стаканы влагоотстойников должны быть чистыми, прозрачными, не должны иметь трещин. В стаканах не должно быть воды, льда и грязи. На дне стакана должен находиться поплавок. Примечание. В случае мойки самолета эту операцию производите по окончании мойки. 7.2. Проверьте крепление влагоотстойников. В точках крепления влагоотстойников не должно быть люфта. 7.3. Закройте крышки лючков «Отстойники ПВД» на правой и левой сторонах фюзеляжа, закройте панели пола.			При наличии трещин, воды, льда и грязи влагоотстойник замените согласно Технологическим указаниям, вып. 20, ч. 3. Продуйте трубопроводы сжатым воздухом согласно ТК № 38 данного выпуска. Снятый влагоотстойник сдайте в лабораторию для технического обслуживания. Подтяните болты крепления влагоотстойников к кронштейну.	Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходуемые материалы	
	Отвертка $l = 150$ мм ГОСТ 17199—71.			

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 29—30	
Пункт РО	Осмотр блоков системы сигнализации опасной скорости ССОС	Трудоемкость 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8.1. Осмотр блоков ВВС и ВЛ. 8.1.1. Проверьте внешнее состояние блоков ВВС и ВЛ, установленных на багажной полке у шп. № 7. Блоки должны быть чистыми, без пыли и грязи. Кожухи (корпусы) не должны иметь механических повреждений. 8.1.2. Проверьте рукой крепление блоков ВВС и ВЛ в амортизационной раме. В креплении блоков не должно быть люфтов. Гайки зажимов должны быть затянуты и законтрены. 8.1.3. Проверьте исправность амортизаторов амортизационной рамы, покачивая ее рукой за блоки. При перемещении блоков в горизонтальном и вертикальном положениях блоки и рама не должны касаться конструкции самолета. 8.1.4. Проверьте состояние и подсоединение перемычек металлизации блоков ВВС и ВЛ. Перемычки не должны иметь повреждений. Наконечники перемычек должны быть затянуты винтами, при нажатии рукой не должны проворачиваться в креплении. 8.1.5. Проверьте рукой натяжку гаек ШР на блоках ВВС и ВЛ. Гайки ШР должны быть затянуты до упора и законтрены контрольной проволокой на заворачивание. 8.1.6. Проверьте состояние и подсоединение дюритового шланга к штуцеру Р_{ст} блока ВВС. Дюритовый шланг должен быть насажен на штуцер до упора. Не должен иметь трещин, порезов и потертостей.		Пыль и грязь удалите х/б салфеткой. Блоки с повреждениями замените. Подтяните и законтрите гайки зажимов. При отклонениях от ТТ замените амортизаторы. Перемычки, имеющие повреждения, замените. Винты крепления перемычек подтяните. Подтяните гайки и законтрите их. Натяните дюритовый шланг за штуцер до упора. Повреж-	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. 2. Осмотр блока БДЛУ1-ЗД. 8.2.1. Вскройте панель пола в районе шп. № 20. 8.2.2. Осмотрите блок БДЛУ1-ЗД. На корпусе блока не должно быть механических повреждений, пыли и грязи. 8.2.3. Проверьте рукой крепление блока. В узлах крепления блока не должно быть люфтов. 8.2.4. Проверьте состояние и крепление перемычки металлизации блока. Перемычка не должна иметь повреждений. Наконечник должен быть затянут винтами и не должен проворачиваться от руки. 8.2.5. Проверьте рукой затяжку гайки ШР на блоке. Гайка должна быть затянута до упора и законтрена. 8.2.6. Закройте панель пола.		денный дюритовый шланг замените. Пыль и грязь удалите х/б салфеткой. Блок с повреждениями замените. Подтяните винты крепления. Перемычку с повреждениями замените. Винты крепления наконечников затяните. При ослаблении затяжки гайку подтяните и переконтрите.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71.	Салфетка из ткани х/б ГОСТ 7138—83.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 31—34	
Пункт РО	Осмотр монтажа электропроводки, дюритовых шлангов за панелями приборных досок	Трудоемкость 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9.1. Осмотр монтажа приборного оборудования за панелями приборной доски пилотов. 9.1.1. Расстопорите рули, переместите штурвал на себя до упора (работу выполняет техник по эксплуатации самолета). 9.1.2. Отверните винты крепления левой, правой и средней панелей приборной доски. 9.1.3. Откиньте панели на себя. 9.1.4. Проверьте надежность подсоединения ШР к приборам и на панели за приборной доской. Гайки ШР должны быть надежно затянуты и законтрены контролочной проволокой на заворачивание. Под ШР на панели за приборной доской не должно быть следов потеков влаги. Электропроводка, входящая в них, должна быть сухая. 9.1.5. Проверьте состояние и крепление электропроводки за панелями. Электропроводка должна быть отбортована, крепиться полихлорвиниловой лентой с запонками, не должна касаться конструкции самолета и между собой. На		Затяните гайки ШР и переконтрите. При наличии следов потеков влаги и сырой электропроводки, входящей в ШР, необходимо ШР рассоединить, разобрать, прочистить, электропроводку просушить. Собрать и установить ШР. Все оборудование проверить под током. Доложить о попадании воды на панель с ШР технику по эксплуатации планера для устранения дефекта по герметизации фонаря кабины экипажа. При необходимости отбортуйте электрожгуты. Провода с поврежденной изоляцией за-	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
электропроводке и клеммных соединениях не должно быть посторонних предметов и повреждения изоляции. 9.1.6. Осмотрите состояние дюритовых шлангов, их крепление и подсоединение к приборам. Дюритовые шланги не должны иметь трещин, порезов, потертостей, перегибов. Дюритовые шланги не должны иметь натяжения. От руки должны свободно прогибаться. На штуцера приборов дюритовые шланги должны быть насажены до упора. Торцы дюритовых шлангов должны быть обрезаны под прямым углом, не должны иметь расслоений. Дюритовые шланги системы полного давления должны иметь маркировку красного цвета — кольцеобразную полосу шириной 10 мм на расстоянии 50 мм от торца дюритового шланга, а дюритовые шланги системы статического давления должны иметь маркировку голубого цвета. Дюритовый шланг, подсоединенный к штуцеру «Д» указателя УРВК, должен быть маркирован красной и голубой краской на расстоянии 50 мм от края торца. Ширина полосы 10 мм по всей окружности. Расстояние между красной и голубой метками — 10 мм. Дюритовый шланг, подсоединенный к штуцеру «С» указателя УРКВ, должен быть маркирован красной и желтой красками на расстоянии 50 мм от торца. Ширина полосы 10 мм по всей окружности. Расстояние между красной и желтой полосками 10 мм. На штуцере «Динамика» указателя УВПД и на штуцере кабинного вариометра ВР-10 должен быть установлен дюритовый шланг 40у4-13 (ТУ38-005-6016—80) длиной 20 мм. На дюритовых шлангах полного давления должна быть надета хлорвиниловая бирка с буквой «Д», а на дюритовых шлангах статического давления — хлорвиниловая бирка с буквой «С». 9.1.7. Проверьте состояние и крепление коллекторов полного и статического давлений. Коллекторы должны быть отбортованы. На трубках не должно быть коррозии и механических повреждений.	мените между ближайшими разъёмными соединениями. Поврежденные дюритовые шланги замените. При необходимости отбортуйте. Натяните дюритовые шланги на штуцера приборов до упора. При наличии натяжения проверьте правильность их монтажа или замените дюритовые шланги на новые, требуемой длины, исключающей натяжение. При отсутствии маркировки — восстановите ее. Коллектор с наличием коррозии и повреждениями замените. Хомуты крепления подтяните.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9.1.8. Проверьте надежность крепления дюритовых шлангов на штуцерах коллекторов. Дюритовые шланги не должны свободно от руки проворачиваться и сниматься. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ НАТЯГИВАНИИ ДЮРИТОВОГО ШЛАНГА НА ШТУЦЕР КОЛЛЕКТОРА КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ ЖИРОВЫЕ СМАЗКИ. 9.1.9. Определите глубину насадки дюритовых шлангов на штуцера коллектора, для чего измерьте длину свободной части штуцера коллектора от торца дюритового шланга до места сварки. Длина свободной части штуцера коллектора не должна превышать 20 мм. 9.1.10. Осмотрите амортизаторы панелей приборной доски. На поверхности амортизаторов при их растягивании не должно быть трещин. Амортизаторы должны надежно крепиться к кронштейнам. Винты крепления амортизаторов к кронштейну должны быть затянуты. 9.1.11. Осмотрите перемычки металлизации панелей приборной доски. Убедитесь в их исправности и надежности подсоединения. Перемычки металлизации не должны иметь повреждений. Наконечники перемычек не должны проворачиваться от руки в местах их крепления. 9.1.12. Установите и укрепите винтами левую, правую и среднюю панели приборной доски.	При свободном проворачивании и снятии со штуцера дюритовый шланг замените. При несоответствии размера насадки дюритовый шланг натяните на штуцер коллектора. Амортизаторы с трещинами замените. Винты и гайки крепления амортизаторов подтяните. Поврежденные перемычки замените. При проворачивании наконечников выверните винты, зачистите места контактирования и заверните винты, надежно затяните наконечники.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9.1.13. После установки панелей приборной доски, перемещая органы управления самолетом и двигателями, осмотрите снизу оборудование и убедитесь, что органы управления при их перемещении не касаются электроприборного оборудования за приборной доской. Примечание. Органы управления расстопаривает и перемещает техник по эксплуатации самолета и двигателя. Осмотр оборудования выполняйте с подсветом в условиях плохой видимости. 9.1.14. Проверьте работоспособность анероидно-мембранных приборов согласно ТК № 17 настоящего выпуска. 9.2. Осмотр монтажа за приборными досками штурмана и операторов (на самолетах Ан-26, Ан-30). Откройте панели приборных досок, выполните работы аналогично указанным в пп. 9.1.4—9.1.13 данной ТК.		К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71, плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 22-9022-20; линейка металлическая измерительная ГОСТ 427—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На странице 35	
Пункт РО	Осмотр сигнализатора скорости ССА-2-3	Трудоемкость 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
10.1. Проверьте внешнее состояние сигнализатора. На корпусе сигнализатора не должно быть механических повреждений.		Сигнализатор с повреждениями замените.	Т
10.2. Проверьте крепление сигнализатора. Сигнализатор не должен иметь люфтов в креплении к кронштейну. Кронштейн не должен иметь трещин и ослабления в креплении к конструкции самолета.		Кронштейн с трещинами замените. При ослаблении крепления подтяните винты крепления.	Т
10.3. Проверьте подсоединение ШР к сигнализатору. Гайка ШР должна быть затянута и законтрена контрвочной проволокой на заворачивание.		При ослаблении затяжки затяните гайку ШР и переконтрите.	Т
10.4. Проверьте состояние и подсоединение дюритовых шлангов систем полного и статического давлений к штуцерам сигнализатора. Дюритовые шланги не должны иметь трещин, порезов, потертостей, должны быть насажены на штуцера до упора.		Натяните дюритовые шланги на штуцера до упора.	Т
10.5. Убедитесь в правильности установки стрелки сигнализатора. Стрелка сигнализатора должна стоять на отметке шкалы «245 км/ч». На самолетах, доработанных по бюллетеню № 1295-БУ-Г, стрелка должна стоять на $V_{пр} = 230$ км/ч.		Установите стрелку сигнализатора на отметку «245 км/ч». Установите стрелку сигнализатора на $V_{пр} = 230$ км/ч.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На страницах 36—38	
Пункт РО	Осмотр датчиков топливомера и измерение сопротивления изоляции кабелей	Трудоемкость 5,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
11.1. Осмотр датчиков топливомера. 11.1.1. Отверните винты и вскройте последовательно крышки лючков в местах установки датчиков топливомера. Осмотрите крышки. Крышки лючков не должны иметь трещин, погнутостей, пробоев. Под крышками должна быть уплотнительная резиновая прокладка. 11.1.2. Проверьте внешнее состояние головки датчика. Головка датчика не должна иметь повреждений (трещин, сколов, вмятин). 11.1.3. Осмотрите место установки датчика и убедитесь в надежности крепления датчика топливомера к фланцу топливного бака и его перемычки металлизации. Датчик топливомера должен надежно крепиться к фланцу топливного бака. Между датчиком и фланцем бака должна быть уплотнительная прокладка. Вокруг датчика не должно быть топлива и влаги. Гайки и болты крепления датчика и его перемычки металлизации должны быть затянуты и законтрены между собой контрольной проволокой. Перемычка металлизации не должна иметь разрывов. 11.1.4. Проверьте надежность подсоединения ШР датчика. ШР должен быть надежно затянут. На ШР должен быть надет чехол. Чехол не должен иметь разрывов, порезов. 11.2. Измерение сопротивления изоляции кабелей. 11.2.1. Отсоединение ШР электрожгутов, идущих к датчикам от дистанционных переключателей, от всех датчиков топливомера, вилку кабеля из розетки СР-50-73Ф на блоке измерения. На самолетах Ан-26, Ан-30 отсоедините ШР от блоков измерения.		Поврежденные крышки и уплотнительные прокладки замените. При наличии повреждений датчик замените. При ослаблении крепления гайки и болты подтяните. Поврежденную уплотнительную прокладку замените. Следы топлива и влаги удалите х/б салфеткой. Перемычку металлизации, имеющую разрывы, замените. При наличии люфта в затяжке ШР гайку подтяните и переконтрите. Поврежденный чехол замените.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
11.2.2. Осмотрите ШР. ШР должны быть чистыми, без влаги и коррозии. 11.2.3. Проверьте сопротивление изоляции кабелей, подключенных к гнездам ШР дистанционных переключателей: между гнездами 1, 2, 3, 4, 9 и корпусом самолета (на самолетах Ан-26, Ан-30 дополнительно между гнездами 5, 6 и корпусом самолета); между гнездами 1—2, 3—4 (на самолетах Ан-26, Ан-30 дополнительно между гнездами 5—6, 9—10). Сопротивление изоляции не должно быть менее 10 МОм. 11.2.4. Подсоедините ШР на дистанционных переключателях, на всех датчиках топливомера, подсоедините вилку кабеля к розетке СР-50-73Ф на блоке измерения (на самолетах Ан-26, Ан-30 подключите ШР к блокам измерения). Гайки ШР затяните и законтрите контровочной проволокой на заворачивание. Наденьте чехлы на ШР датчиков. 11.2.5. Проверьте работоспособность топливомера. 11.2.6. Установите и закрепите винтами крышки лючков в местах установки датчиков топливомера.	Влагу удалите горячим воздухом, температура которого не должна быть выше 70 °С, следы коррозии — х/б салфеткой, смоченной нефрасом. Просушите проводку горячим воздухом, температура которого не должна быть выше 70 °С. При неправильных показаниях топливомера выясните неисправность и устраните.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Мегомметр на 500 В типа М4100.	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 22-9022-20; отвертка $l = 150$ мм ГОСТ 17199—71.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; салфетка из ткани х/б ГОСТ 11027—80; проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 39—41	
Пункт РО	Осмотр рулевых и триммерной машин автопилота и датчиков предельных отклонений руля высоты и элеронов	Трудоемкость 0,68 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
12.1. Осмотр рулевых машин руля направления, руля высоты и датчика предельных отклонений руля высоты. 12.1.1. Откройте люк на шп. № 40 для обеспечения доступа к рулевым машинам и датчику предельных отклонений руля высоты автопилота. 12.1.2. Осмотрите рулевую машину руля направления. На корпусе рулевой машины не должно быть механических повреждений, пыли и грязи. Смотровые окна на крышке рулевой машины должны быть чистыми, прозрачными. Стекла не должны иметь трещин. 12.1.3. Проверьте надежность крепления кронштейна рулевой машины к конструкции самолета. В креплении кронштейна к конструкции самолета не должно быть люфтов. Кронштейн не должен иметь механических повреждений. 12.1.4. Проверьте надежность крепления рулевой машины к кронштейну. В креплении рулевой машины к кронштейну не должно быть люфтов. Болты крепления должны быть надежно затянуты. 12.1.5. Проверьте состояние и надежность подсоединения перемычки металлизации корпуса рулевой машины. Перемычка металлизации не должна иметь повреждений. Наконечники на корпусе рулевой машины и конструкции самолета не должны проворачиваться от руки.		Рулевую машину с повреждениями замените. Пыль и грязь удалите х/б салфеткой. При ослаблении крепления гайки подтяните. Кронштейн с механическими повреждениями замените. При ослаблении крепления болты затяните. Перемычку металлизации с разрывами замените. Болты и гайки крепления наконечников затяните (контактные поверхности должны быть зачищены до металлического блеска).	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
12.1.6. Проверьте надежность подсоединения ШР рулевой машины. ШР должен быть надежно затянут. Чехол ШР не должен иметь порезов и разрывов. 12.1.7. Проверьте надежность крепления звездочки рулевой машины. Звездочка в креплении не должна иметь люфтов. 12.1.8. Осмотрите рулевую машину руля высоты, как указано в пп. 12.1.2—12.1.7. 12.1.9. Осмотрите датчик предельных отклонений руля высоты. На корпусе датчика не должно быть механических повреждений, пыли и грязи. 12.1.10. Проверьте крепление датчика. Датчик не должен иметь люфтов в креплении. 12.1.11. Проверьте соединение вилки тяги с рычагом датчика. Валик соединения вилки с рычагом датчика должен быть зашплинтован. Гайки контровки муфты должны быть затянуты. Вилка тяги и рычаг датчика не должны иметь механических повреждений. 12.1.12. Проверьте надежность подсоединения ШР датчика. ШР должен быть затянут. Чехол ШР не должен иметь порезов и разрывов. 12.1.13. Закройте люк на шп. № 40. 12.2. Осмотр рулевой машины элеронов.	При ослаблении затяжки ШР подтяните гайку ШР и переконтрите. Поврежденный чехол замените. При наличии люфта в креплении звездочки рулевую машину замените. Пыль и грязь удалите х/б салфеткой. Поврежденный датчик замените. При наличии люфта в креплении подтяните винты крепления датчика. При отсутствии шплинта контровки валика установите его. Гайки контровки муфты тяги затяните. Вилку тяги и рычага датчика с механическими повреждениями замените. При ослаблении затяжки ШР гайку ШР подтяните и переконтрите. Поврежденный чехол замените.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
12.2.1. Вскройте люк у заднего лонжерона в левой части центроплана. 12.2.2. Осмотрите рулевую машину, как указано в пп. 12.1.2—12.1.7 данной ТК. 12.2.3. Закройте люк. Примечание. Вскрытие и закрытие люка выполняет техник по эксплуатации планера самолета. 12.3. Осмотр датчика предельных отклонений элеронов. 12.3.1. Вскройте люк наверху левой мотогондолы. 12.3.2. Осмотрите датчик, как указано в пп. 12.1.9—12.1.13 данной ТК. 12.3.3. Закройте люк. Примечание. Вскрытие и закрытие люка выполняет техник по эксплуатации силовых установок. 12.4. Осмотр триммерной машины. 12.4.1. Снимите панель в хвостовой части фюзеляжа под рулем направления. 12.4.2. Осмотрите триммерную машину, как указано в пп. 12.1.2—12.1.7 данной ТК. 12.4.3. Через каждые (900 ± 30) ч отсоедините ШР триммерной машины и осмотрите его. ШР должен быть чистым, не должно быть в нем влаги, коррозии и следов подгара. 12.4.4. Установите панель.		Следы влаги и коррозии удалите, при наличии следов подгара замените ШР.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходуемые материалы
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71.	Салфетка из ткани х/б ГОСТ 7138—83.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На страницах 42—43	
Пункт РО	Осмотр блока ограничения максимальной температуры ОМТ-29	Трудоемкость 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
13.1. Вскройте панель потолка в районе шп. № 25—26 в пассажирской ка- бине самолета.			Т
13.2. Осмотрите блок ОМТ-29. Корпус блока не должен иметь механических повреждений.		При наличии повреждений блок замените.	Т
13.3. Проверьте крепление блока. В узлах крепления не должно быть люфта.		При наличии люфта под- тяните винты крепления бло- ка.	Т
13.4. Проверьте состояние и надежность крепления перемычки металли- зации. Перемычка металлизации не должна иметь повреждений. Наконечники должны быть затянуты и не проворачиваться от руки.		Перемычку, имеющую по- вреждение, замените. Винты крепления наконечников затя- ните (места контактирования зачистите до металлического блеска).	Т
13.5. Проверьте подсоединение ШР блока. ШР должен быть надежно затянут и законтрен на заворачивание.		При ослаблении затяжки ШР затяните гайку ШР и пе- реконтрите. Замените электропроводку между ближайшими разъема- ми. Выясните причину потер- тости и устраните недостаток в монтаже.	Т
13.6. Осмотрите электропроводку до первого отбортовочного хомута. Проводка не должна иметь потертостей изоляции.			
13.7. Закройте панель потолка.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 44—47	
Пункт РО	Проверка сопротивления изоляции элементов комплекта ТВГ-164-4с блока ОМТ-29 и сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1	Трудоемкость 0,88 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
14.1. Проверка сопротивления изоляции элементов комплекта ТВГ-164-4с блока ОМТ-29. 14.1.1. Расконтрите и отсоедините штепсельный разъем Ш1 блока ОМТ-29, установленного на потолке фюзеляжа между шп. № 25 и 26. 14.1.2. Один проводник тестера подсоедините к контакту 1 бортовой части разъема Ш1, а другой проводник — к корпусу самолета в месте подключения ленты металлизации блока ОМТ-29. Измерьте сопротивление изоляции. Сопротивление изоляции не должно быть менее 10 кОм.		При несоответствии сопротивления ТТ проверьте состояние штепсельного разъема Ш1, удалите следы влаги и коррозии. Проверьте сопротивление изоляции по участкам цепей согласно фидерным схемам. Обнаруженные неисправности устраните.	К
14.2. Проверка сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1. 14.2.1. Отверните винты крепления центральной панели приборной доски. 14.2.2. Откиньте центральную панель приборной доски. 14.2.3. Расконтрите и отсоедините ШР измерителя ТВГ-1. 14.2.4. Определите температуру наружного воздуха внешней цепи измерителя ТВГ-1. 14.2.5. Подсоедините контакты бортовой части ШР измерителя ТВГ-1 к мосту постоянного тока и определите величину сопротивления внешней цепи. Величина сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1 в зависимости от температуры, при которой находится внешняя цепь, должна быть равна величине, указанной в таблице.		При увеличении электрического сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1, отличающегося от величины, ука-	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14

Содержание операции и технические требования (ТТ)									Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ					Конт- роль
Т а б л и ц а														
Задано в пас- порте	Температура наружного воздуха внешней линии, °С	от до	—55 —45	—45 —35	—35 —25	—25 —15	—15 —5	—5 +5	+5 +15	+15 +25	+25 +35	+35 +45	+45 +55	
2,3	Сопротивление внешней линии, Ом	от до	2,07 2,12	2,10 2,15	2,13 2,18	2,17 2,22	2,20 2,25	2,23 2,28	2,27 2,32	2,30 2,35	2,33 2,38	2,37 2,42	2,40 2,45	
2,35		от до	2,12 2,17	2,15 2,20	2,18 2,23	2,22 2,27	2,25 2,30	2,28 2,33	2,32 2,37	2,35 2,40	2,38 2,43	2,42 2,47	2,45 2,50	
2,4			2,17	2,20	2,23	2,27	2,30	2,33	2,37	2,40	2,43	2,47	2,50	
2,45		от до	2,17 2,22	2,20 2,25	2,23 2,28	2,27 2,32	2,30 2,35	2,33 2,38	2,37 2,42	2,40 2,45	2,43 2,48	2,47 2,52	2,50 2,55	
2,5		от до	2,22 2,27	2,25 2,30	2,28 2,33	2,32 2,37	2,35 2,40	2,38 2,43	2,42 2,47	2,45 2,50	2,48 2,53	2,52 2,57	2,55 2,60	
									занной в таблице, выполните следующие работы: на соединительной колодке (поз. 7193) на двигателе РУ19А-300 отсоедините термопары Т64-4с от					

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	соединительных проводов; с помощью моста постоянного тока определите электрическое сопротивление каждой термопары. Если сопротивление термопары не 0,2 Ом, а удвоилось, т. е. стало 0,4 Ом, то замените неисправную термопару; подсоедините новые термопары к проводам на соединительной колодке (поз. 7193) и проверьте величину сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1 по методике, указанной в пп. 14.2.4 и 14.2.5 данной ТК. Если термопары Т64-4с исправны, подсоедините их на соединительную колодку (поз. 7193) и в соответствии с принципиальной схемой проверьте провода ПТ-56, ПТ-57 измерителя ТВГ-1. Выявите и устраните неисправность, после чего проверьте величину электрического сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
14.2.6. Подсоедините ШР измерителя ТВГ-1 и штепсельный разъем Ш1 блока ОМТ-29. 14.2.7. Установите и укрепите центральную панель приборной доски. 14.2.8. В паспорте измерителя ТВГ-1 запишите величину сопротивления внешней цепи и температуру наружного воздуха, при которой производилось измерение. 14.2.9. Проверьте работоспособность ОМТ-29 при опробовании двигателя РУ19А-300. Примечание. Проверку работоспособности системы ОМТ-29 при опробовании двигателя РУ19А-300 производит инженер по эксплуатации силовых установок. 14.3. Проверьте работоспособность анероидно-мембранных приборов после закрытия панели приборной доски.		К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Мегомметр на 500 В типа М4100; термометр с пределами измерения от -60° до $+60^{\circ}$; амперметр постоянного тока с точностью измерения 0,5 % типа Р-333.	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 22-9022-20.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67; салфетка из ткани х/б ГОСТ 7138—83.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15	На страницах 48—49	
Пункт РО	Техническое обслуживание датчика сигнализации обледенения СО-4А	Трудоемкость 0,73 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
15.1. При включенном электропитании по постоянному току на борт самолета включите АЗР-15 «Обогрев винтов и коков» на щите АЗС. Включите на щитке правого пилота переключатель обогрева винтов в положение «ОСН. СИСТ.». На приборной доске должны загореться светосигнализаторы «Обледенен. лев. двиг.», «Обледенен. прав. двиг.». 15.2. Отсоедините ШР от датчика СО-4А. 15.3. Отверните шесть гаек крепления датчика СО-4А к фланцу передней части картера двигателя. 15.4. Снимите пружинные шайбы. 15.5. Снимите датчик СО-4А. 15.6. На место установки датчика СО-4А поставьте технологическую заглушку. 15.7. Осмотрите датчик. На корпусе датчика не должно быть механических повреждений и коррозии. 15.8. Очистите датчик и его входные отверстия от пыли, грязи и масла с помощью волосяной кисти. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ОЧИСТКЕ ВХОДНЫХ ОТВЕРСТИЙ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ БЕНЗИН, КЕРОСИН, МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ПРЕДМЕТЫ И СЖАТЫЙ ВОЗДУХ. 15.9. Снимите технологическую заглушку с места установки датчика в передней части картера двигателя. 15.10. Очистите фланец установки датчика СО-4А от масла и грязи.		Если светосигнализатор не загорелся, датчик СО-4А снимите и сдайте в лабораторию для проверки и технического обслуживания по бюллетеням промышленности. После проверки установите датчик на двигатель. Датчик с повреждениями и коррозией замените.	Т Т Т Т Т Т Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
15.11. Установите датчик СО-4А входными отверстиями по направлению полета на фланец в передней части картера двигателя. 15.12. Наденьте на шпильки гровер-шайбы. 15.13. Наверните гайки на шпильки крепления датчика СО-4А. 15.14. Затяните гайки крепления. Примечание. Демонтаж и монтаж датчика СО-4А производит техник по эксплуатации силовых установок. 15.15. Подсоедините ШР к датчику СО-4А и законтрите контровочной проволокой на заворачивание. 15.16. Проверьте исправность датчика по п. 15.1 данной ТК.	Неисправный датчик замените.	Т Т Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка $l=150$ мм ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 22-9022-20; кисть волосная ГОСТ 10597—70; ключ $S = 9 \times 11$ ГОСТ 10112—71.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67; салфетка из ткани х/б ГОСТ 7138—83; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16	На страницах 50—60	
Пункт РО	Проверка функционирования приборного оборудования под током	Трудоемкость 2,58 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
16.1. Подключите к бортсети самолета аэродромный источник электроэнергии постоянного тока. Выполняет техник по электрооборудованию самолета (см. Технологические указания, вып. 18, ч. 1). Включите преобразователь ПТ-1000Ц (Осн.). Выполняйте совместно с техником по электрооборудованию самолета. Напряжение по вольтметру контроля сети 36 В должно быть 34—38 В.		Устраните неисправность в электроцепях питания бортсети напряжением 36 В (выполняет техник по электрооборудованию).	Т
16.2. Проверьте функционирование авиагоризонтов АГД-1 (АГД-1С) левого и правого пилотов.			И
См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.2.			И
16.3. Проверьте функционирование авиагоризонта АГБ-3К.			И
См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.3.			И
16.4. Проверьте исправность светосигнализаторов предельных кренов и отказа авиагоризонтов.			И
См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.4.			И
16.5. Проверьте функционирование блока БКК-18.			И
См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.5 (авиагоризонты не выключайте).			И
16.6. Проверьте работоспособность авиагоризонтов АГД-1 и АГБ-3К левого пилота от основного преобразователя ПТ-1000Ц и резервного источника питания (ПТ-1000Ц, трансформатора ТС-310СО4А).			
16.6.1. При работающем левом авиагоризонте АГД-1С выключите АЗР-15 «ПТ-200 для АГД лев.» на щите АЗС.			
На верхнем электрощитке правого пилота должен загореться светосигнализатор «Рез. пит. АГД-1 лев.»			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Авиагоризонт должен продолжать нормально работать (см. ТТ в Технологических указаниях, вып. 20, ч. 1, ТК № 11). 16.6.2. При работающем авиагоризонте АГБ-ЗК выньте один из предохранителей СП-5 (поз. 12570) ПТ-200Ц (АГБ, ГИК), расположенный в коробке предохранителей в правом электроотсеке. На верхнем электрошитке должен загореться светосигнализатор «Рез. пит. АГБ, ГИК». Авиагоризонт должен нормально работать (см. ТТ в Технологических указаниях, вып. 20, ч. 1, ТК № 11). 16.6.3. Выключите АЗР-70 «ПТ-1000» в РК кабины экипажа. Авиагоризонты АГД-1С и АГБ-ЗК должны продолжать нормально работать. На верхнем электрошитке должен загореться светосигнализатор «Вкл. рез. пит. 36 В». 16.6.4. Выключите АГБ-ЗК и АГД-1С. 16.6.5. Выключите переключатель ПТ-1000Ц (Осн.). 16.6.6. Включите АЗР-15 «ПТ-200 для АГД лев.» на щите АЗС. Включите АЗР-70 «ПТ-1000» в РК кабины экипажа. 16.6.7. Установите предохранитель СП-5 (поз. 12570) ПТ-200Ц (АГБ, ГИК) в коробке предохранителей в правом электроотсеке. 16.6.8 Включите авиагоризонты АГД-1С и АГБ-ЗК левого пилота и убедитесь в работе авиагоризонтов от преобразователей ПТ-200Ц. 16.6.9. Выключите авиагоризонты АГД-1С и АГБ-ЗК. 16.7. Проверьте работоспособность авиагоризонтов с помощью пульта КП-АГД-1. 16.7.1. Вскройте лючок «Контрольные разъемы АГД-1» на боковой стенке пола кабины штурмана, снимите заглушки и подключите ШР пульта КП-АГД-1 к контрольному ШР правого авиагоризонта АГД-1С.	Если авиагоризонт не стал работать, вызовите техника по электрооборудованию для устранения неисправности. После устранения неисправности повторите проверку. Выполните работы, указанные в п. 16.6.1 данной ТК. То же.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
16.7.2. Проверьте работоспособность авиагоризонтов АГД-1С, АГБ-ЗК и БКК-18 согласно разд. 16.2, 16.3 и 16.5 данной ТК. 16.7.3. Установите ручку пульта КП-АГД-1 на нуль. 16.7.4. Запомните показания указателей горизонта авиагоризонтов АГД-1С и АГБ-ЗК. Указатели горизонта должны показывать «стояночные» углы самолета с точностью $\pm 1^\circ$. 16.7.5. Нажмите кнопку пульта КП-АГД-1 и при нажатой кнопке плавно поверните ручку сельсина пульта влево до загорания светосигнального табло «Отказ АГ прав.» на правом и левом козырьках приборной доски и светосигнализатора на указателе правого авиагоризонта. Порог срабатывания БКК-18 (разность между показаниями правого и показаниями левого и резервного авиагоризонтов) должен быть в пределах $5-9^\circ$. 16.7.6. Установите ручку пульта на нуль и отпустите кнопку пульта. Обнулите сигнал «Отказ АГ прав.» нажатием переключателя «БКК. Контроль I—II» поочередно в положения «I» и «II» с последующим возвратом в нейтральное положение. Указатели горизонта должны показывать «стояночные» углы самолета. Светосигнальное табло «Отказ АГ прав.» должно погаснуть. 16.7.7. Выполните работы, указанные в пп. 16.7.5 и 16.7.6 данной ТК, повернув ручку сельсина пульта вправо. По окончании проверки выключите выключатель «БКК». 16.7.8. Нажмите кнопку пульта КП-АГД-1, поверните ручку сельсина пульта сначала влево, затем вправо до углов крена по указателю не более чем на 25°. Установите ручку пульта на нуль и отпустите кнопку. Силуэт самолета на правом указателе горизонта должен следить за движением ручки пульта. Шкала тангажа не должна перемещаться. Каждый раз при достижении угла	Произведите настройку порогов срабатывания блока БКК-18 пультом ПН-8. Если, вращая ручку сельсина пульта, силуэт самолета указателя горизонта плав-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
13,5÷16,5° должно гореть светосигнальное табло «Велик крен лев». («Велик крен. прав.») на козырьке левой панели приборной доски. 16.7.9. Нажмите кнопку пульта и медленно поверните ручку пульта влево на такой угол, при котором указатель показывает левый крен 25÷30°, а шкала тангажа медленно перемещается. Шкала тангажа указателя должна медленно и плавно перемещаться вниз до угла 80°. 16.7.10. При достижении шкалой тангажа угла 80° отпустите кнопку на пульте и нажмите кнопку арретирования указателя горизонта. Через 1,5—2 мин по окончании арретирования гиродатчика (гаснет светосигнализатор на указателе горизонта) показания указателя горизонта должны быть: по крену — «стояночный» угол самолета с точностью $\pm 1^\circ$; по тангажу — $\pm 1,5^\circ$. 16.7.11. Выполните работы, указанные в пп. 16.7.9 и 16.7.10 данной ТК, повернув ручку пульта при нажатой кнопке вправо. Шкала тангажа должна медленно перемещаться вверх. Через 1,5—2 мин по окончании цикла арретирования показания указателя должны быть: по крену — «стояночный» угол самолета с точностью $\pm 1^\circ$; по тангажу — $\pm 1,5^\circ$. 16.7.12. Проверьте работоспособность продольной коррекции, для чего ручкой центровки тангажа на указателе совместите линию искусственного горизонта с центральной точкой силуэта самолетика и методом, описанным в	но не перемещается или при исправной лампе светосигнальное табло «Велик крен лев.» («Велик крен прав.») при достижении крена 13,5÷16,5° не загорается, то замените гиродатчик 458 МКС. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам. Неисправности устраните. Методика определения и устранения неисправностей аналогична описанной в п. 16.7.8 данной ТК То же.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
п. 16.7.9 данной ТК, с помощью пульта создайте «завалы» по тангажу примерно $2,5^\circ$ на пикирование и кабрирование. Затем отпустите кнопку и установите ручку пульта на нуль. Через 1—3 мин под действием продольной коррекции гироскоп гиродатчика должен вернуться к вертикали, а показания указателя должны быть: по крену — «стояночный» угол самолета с точностью $\pm 1^\circ$; по тангажу — $\pm 1,5^\circ$. 16.7.13. Проверьте работоспособность поперечной коррекции, для чего при нажатой кнопке пульта поверните ручку пульта влево на такой угол, при котором указатель горизонта показывает левый крен $25 \div 35^\circ$, а шкала тангажа медленно перемещается вниз. При достижении шкалой тангажа отметки $27,5 \div 32,5^\circ$ кабрирования поверните ручку пульта вправо на угол, при котором указатель горизонта показывает правый крен примерно 45°, вызвав медленное перемещение шкалы тангажа в обратную сторону, т. е. вверх. При достижении шкалой тангажа линии искусственного горизонта отпустите кнопку пульта. Ручку пульта установите на нуль. Указатель горизонта должен показывать правый крен, отличающийся от показаний «стояночного» угла самолета на $5-7^\circ$, но не более $8-10^\circ$, и тангаж $\pm 1,5^\circ$. Через 1—3 мин под действием поперечной коррекции гироскоп гиродатчика должен вернуться к вертикали, а показания указателя должны быть: по крену — «стояночный» угол самолета с точностью $\pm 1^\circ$; по тангажу — $\pm 1,5^\circ$. ВНИМАНИЕ! ПРИ «ЗАВАЛАХ» ПО КРЕНУ БОЛЕЕ $(10 \pm 2)^\circ$ КОРРЕКЦИЯ ОТКЛЮЧАЕТСЯ. 16.7.14. Повторите проверку по п. 16.7.13 данной ТК при «завале» гироскопа в левый крен, для чего повороты ручки пульта производите в обратном направлении на те же углы. Указатель горизонта должен показывать левый крен, отличающийся от показаний «стояночного» угла самолета на $5-7^\circ$, но не более $8-10^\circ$, и тангаж $\pm 1,5^\circ$.	Методика определения и устранения неисправностей аналогична описанной в п. 16.7.8 данной ТК. То же. То же.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Через 1—3 мин показания указателя должны быть по крену — «стояночный» угол самолета с точностью $\pm 1^\circ$; по тангажу — $\pm 1,5^\circ$. ВНИМАНИЕ! ПРИ «ЗАВАЛАХ» ПО КРЕНУ БОЛЕЕ $(10 \pm 2)^\circ$ КОРРЕКЦИЯ ОТКЛЮЧАЕТСЯ. 16.7.15. Подсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) к приемнику полного давления ППД-1 «Самописец-штурман» по левому и правому бортам самолета (на самолете Ан-30 к правому ПВД-7), создайте давление в системе, соответствующее 300 км/ч по указателю скорости на КПА-ПВД (КПУ-3). 16.7.16. Включите автопилот согласно разд. 16.13 и 16.14 данной ТК. 16.7.17. Проверьте срабатывание сигнализации предельных кренов в режиме «Маршрут» и отключение рулевых машин элеронов, для чего нажмите кнопку пульта и поверните ручку пульта влево на такой угол, при котором указатель показывает левый крен $25 \div 30^\circ$, а шкала тангажа перемещается. Шкала тангажа указателя горизонта должна медленно перемещаться вниз. При достижении шкалой тангажа $35 \div 42,5^\circ$ кабрирования поверните ручку пульта вправо до загорания светосигнального табло «Велик крен прав.». Поставьте ручку пульта на нуль. Произведите арретирование авиагоризонта. Светосигнальное табло «Велик крен прав.» должно загореться по указателю при угле правого крена $30 \div 34^\circ$. Должно загореться светосигнальное табло «Откл. РМ элер.»; рулевые машины элеронов и руля направления не должны препятствовать перемещению штурвала и педалей. 16.7.18. Отключите автопилот. Светосигнальное табло «Откл. РМ элер.» должно погаснуть. 16.7.19. Повторите проверку по пп. 16.7.16—16.7.18 данной ТК, поворачивая ручку пульта сначала вправо, вызвав перемещение шкалы тангажа вверх, и при достижении угла пикирования $35 \div 42,5^\circ$ поверните ручку пульта влево до загорания светосигнального табло «Велик крен лев.». Плавное сравните давле-	Методика определения и устранения неисправностей аналогична описанной в п. 16.7.8 данной ТК.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
ние в системе приемника ППД-1 с атмосферным. Светосигнальное табло «Велик крен лев.» должно загореться по указателю при угле левого крена $30 \div 34^\circ$. Должно загореться светосигнальное табло «Откл. РМ элер.»; рулевые машины элеронов и руля направления не должны препятствовать перемещению штурвала и педалей. 16.7.20. Выключатели «АГД», «АГБ-ЗК» на левой и «АГД» на правой панелях приборной доски установите в положение «ВЫКЛЮЧЕНО». 16.7.21. Отсоедините ШР пульта КП-АГД-1 от контрольного разъема правого авиагоризонта АГД-1С и подсоедините его к контрольному разъему левого авиагоризонта АГД-1С. 16.7.22. Выключатели «АГД», «БКК», «АГБ-ЗК» на левой и «АГД» на правой панелях приборной доски установите в положение «ВКЛЮЧЕНО». 16.7.23. Повторите проверки по пп. 16.7.3—16.7.20 данной ТК для левого авиагоризонта АГД-1С. Должно гореть светосигнальное табло «Велик крен лев.» («Велик крен прав.») на правой панели приборной доски. 16.7.24. Отсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) от приемника ППД-1 по левому борту самолета (на самолете Ан-30 от левого ПВД-7). 16.7.25. Отсоедините ШР пульта КП-АГД-1 от контрольного разъема левого авиагоризонта АГД-1С. 16.7.26. Убедитесь в чистоте контрольных ШР правого и левого АГД-1С и установите на них заглушки. 16.7.27. Закройте лючок «Контрольные разъемы АГД-1». 16.7.28. Выключите АЗС-2 «АГД лев.», АЗР-15 «ПТ-200 для АГД лев.», АЗС-2 «АГД прав.» и АЗС-2 «БКК» на щите АЗС. Примечания: 1. На самолетах, оборудованных двумя авиагоризонтами АГД-1 без системы контроля и сигнализации предельных кренов, выполните только проверку дистанционных передач, арретирование, действия продольной и поперечной коррекции по методике, изложенной в пп. 16.7.1, 2, 3, 8—14, 20—23, 25—28 данной ТК.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
2. При отклонении параметров авиагоризонта АГД-1С от ТТ гиродатчик или указатель дополнительно подлежит проверке в лаборатории. 16.8. При работающих двигателях проверьте питание авиагоризонтов от трансформатора ТС-310СО4А, для чего: 16.8.1. Включите ПТ-1000Ц. 16.8.2. Включите АГД-1С правого пилота. 16.8.3. Выключите АЗР-70 «ПТ-1000» в РК кабины экипажа. Авиагоризонт должен продолжать нормально работать. На верхнем электропитании должен загореться светосигнализатор «Вкл. Рез. пит. 36 В». 16.8.4. Выключите АГД-1С. 16.8.5. Выключите переключатель ПТ-1000Ц. 16.9. Проверьте функционирование электрического указателя поворота ЭУП. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.6. 16.10. Проверьте функционирование гиросинхронизационного компаса ГИК-1. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.7. 16.11. Проверьте функционирование гироскопического ГПК. См. Технологические указания вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.8. 16.12. Проверьте функционирование сигнализаторов РИО-3. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.9. 16.13. Проверьте функционирование автопилота АП-28Л1 с блоком контроля кренов БКК-18. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.10. 16.14. Проверьте функционирование автопилота АП-28Л1Ф. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.11. 16.15. Проверьте функционирование центральной гироскопической ЦГВ-4. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.12. 16.16. Проверьте функционирование автомата углов атаки и перегрузки АУАСП и вибратора штурвала. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.13.	Выполните работы, указан в п. 16.6.1 данной ТК.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
16.17. Проверьте функционирование навигационного индикатора НИ-50БМ (на самолете Ан-26). См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.14. 16.18. Проверьте функционирование системы сигнализации опасного сближения с землей (СС ОС). См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.15. 16.19. Проверьте функционирование топливомера и соответствие его показаний количеству топлива в баках. См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.16. 16.20. Проверьте работоспособность сигнализатора уровня воды СУВ1-2Т. 16.20.1. Включите АЗС-5 «СУВ1-2Т» на щите АЗС. 16.20.2. Включите на вертикальной панели левого пульта выключатель сигнализатора уровня воды ВГ-15К. Должен загореться светосигнализатор в зависимости от содержания жидкости в водяном баке: зеленый — «Бак заправлен», красный — «Бак пустой».	Если при заправленном водяном баке зеленый светосигнализатор «Бак заправлен» не загорелся, то необходимо: - проверить исправность лампы светосигнализатора - неисправную лампу заменить; - проверить исправность предохранителя СП-2 СУВ1 на панели предохранителей 115/36В, неисправный предохранитель заменить; - заменить датчик и блок БУ6А-3, если лампа светосигнализатора и предохранитель исправны.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
16.20.3. Выключите АЗС-5 «СУВ1-2Т» и выключатель ВГ-15К. 16.21. Проверьте работоспособность масломера. 16.21.1. Включите АЗС-2 «Масломер» на щите АЗС и определите показания указателя масломера МЭС-1857В. Указатель масломера МЭС-1857В должен показать количество масла, залитого в бак. Показания могут отличаться от показаний мерной линейки на отметке 20 л до $\pm 0,5$ л, на всех остальных отметках до $\pm 1,25$ л. 16.21.2. Выключите АЗС-2 «Масломер» на щите АЗС. 16.22. Проверьте функционирование измерителя вибрации ИВ-41. 16.22.1. При выключенном выключателе на щитке индикатора вибрации убедитесь, что стрелки указателей аппаратуры ИВ-41АМ находятся на нулевых отметках шкал. Стрелки указателей должны находиться на нулевых отметках шкал. 16.22.2. Включите выключатель аппаратуры ИВ-41АМ. 16.22.3. Нажмите кнопку контроля ИВ-41АМ на щитке индикатора вибрации и, спустя 2—3 с, отпустите ее. Должны загореться красные светосигнализаторы перегрузок двигателей, стрелки измерителей вибрации должны сместиться в закрашенный сектор. После того, как кнопка была отпущена, светосигнализаторы должны погас-	Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам. Устраните неисправность. Если при наличии масла в баке стрелка указателя масломера МЭС-1857В не показывает его количества в баке, то замените датчик и указатель масломера. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам. Неисправности устраните. При необходимости установите стрелки указателей на отметку «0» механическими корректорами. Проверьте предохранитель СП-1 в РК 115 В.	И И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
нута, а стрелки измерителя вибрации — установиться на нулевых отметках шкал. 16.22.4. Выключите аппаратуру ИВ-41.	Проверьте электролампы. Проверьте электроцепи согласно электромонтажным схемам. Неисправности устраните. Произведите настройку блока фильтров согласно Инструкции по эксплуатации установки. Замените аппаратуру и произведите ее настройку.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17	На страницах 61—69	
Пункт РО	Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов и герметичности систем полного и статического давлений	Трудоемкость 1,52 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
17.1. Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов от приемников ПВД-7 и ППД-1 (ППД-1М). 17.1.1. Снимите чехлы и заглушки с приемников полного и статического давлений, установленных на левом и правом бортах фюзеляжа. 17.1.2. Подсоедините проверочную установку с помощью переходника к приемнику ППД-1 (на самолете Ан-30 к левому ПВД-7). 17.1.3. Снимите контровку с ручки крана «Динамика: основная — резервная» на пульте левого пилота и установите ее в положение «РЕЗЕРВНАЯ». 17.1.4. Плавно создайте давление в системе полного давления до величины, соответствующей скорости 600 км/ч, следите за изменением показаний приборов КУС-730/1100 на приборной доске левого пилота (и штурмана на самолете Ан-30 до выполнения бюллетеня 429БУ-Г) и на проверочной установке. Стрелки указателей скорости на приборной доске левого пилота (и штурмана на самолете Ан-30) и на проверочной установке должны плавно, без затираний перемещаться в сторону увеличения показаний. Показания прибора КУС-730/1100 левого пилота (и штурмана) могут отличаться от контрольного прибора на проверочной установке на значение инструментальной погрешности (т. е. для штатного КУС-730/1100 допустимая погрешность ± 10 км/ч). Примечание. Давление в системе полного давления создавайте плавно, не быстрее чем за 20 с. Не допускайте в системе давления более 700 км/ч по прибору КУС-730/1100.		1. Если стрелка проверяемого прибора КУС-730/1100 не перемещается или показывает значительно меньшее значение скорости, чем КУС-730/1100 установки, то продуйте систему, для чего: 1.1. Отсоедините установку от приемника ППД-1, предварительно через кран плавно стравив давление до нуля. 1.2. Отсоедините от системы полного давления приемника ПВД-7 все приборы. 1.3. Продуйте систему, как	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	указано в ТК № 38 данного выпуска. 1.4. Если участок трубопровода забит льдом, то в трубопровод залейте спирт этиловый, и спустя 2 мин продуйте трубопровод сжатым воздухом под давлением 200 кПа (2 кгс/см²) до полного удаления жидкости из трубопровода. 1.5. После устранения закупорки на участке соедините трубопроводы, продуйте всю систему сжатым воздухом под давлением 200 кПа (2 кгс/см²), затем заглушите трубопровод и создайте в системе давление 300 кПа (3 кгс/см²). Выдержите систему под давлением в течение 5 мин. Трубопроводы системы (при отсоединенных приборах) должны быть полностью герметичными. Не допускается падение давления в течение 5 мин. 1.6. Если имеется негерметичность (утечка), определите утечку воздуха в местах соединений трубопроводов с	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	помощью мыльной пены и устраните неисправность. 1.7. Снимите поочередно заглушки с дюритовых шлангов, подсоединяемых к приборам, продуйте еще раз систему и убедитесь, что чистый воздух проходит через дюритовые шланги, подсоединяемые к приборам. Убедитесь в отсутствии грязи и посторонних предметов во влагоотстойниках проверяемых трубопроводов систем полного давления. Влагоотстойники, имеющие грязь и посторонние предметы, замените. 1.8. Подсоедините бортовые приборы к системе полного давления и проверьте систему на герметичность, как указано в п. 17.1.5 данной ТК. 2. Если при проверке работоспособности прибора КУС-730/1100 наблюдается затирание стрелки проверяемого прибора, выполните следующие работы: 2.1. Отвинтите винты креп-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
17.1.5. Проверьте герметичность трубопроводов системы полного давления, для чего: зажмите резиновый шланг установки. Выдержите систему под давлением, соответствующим скорости 600 км/ч в течение 3 мин, и убедитесь в ее герметичности. Система считается герметичной, если стрелка штатного указателя находится в неподвижном состоянии на отметке шкалы 600 км/ч или отклоняется не более чем на 2 км/ч за 1 мин. 17.1.6. Плавно, в течение 15—20 с сравните давление в системе и убедитесь, что стрелки приборов установились на отметке «0» шкалы. Стрелки указателей скорости левого пилота (и штурмана на самолете Ан-30) и на проверочной установке должны плавно, без затирания переме-	ления приборной доски и отключите ее на себя. 2.2. Отсоедините дворовый шланг от штуцера “Д” прибора КУС-730/1100. с помощью резинового шланга подсоедините установку к штуцеру “Д” проверяемого указателя скорости. Проверьте работоспособность прибора КУС-730/1100. Если будет наблюдаться затирание стрелки, прибор КУС-730/1100 замените. 3. Если прибор окажется работоспособным, продуйте трубопроводы системы полного давления, как указано в п. 1 данной графы.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
ние положения должны фиксироваться, при этом должен быть слышен щелчок фиксатора. 17.2.4. Плавно создайте вакуум по КУС-730/1100, соответствующий скорости 200 км/ч, при этом показания ВАР-30-3 левого пилота (и штурмана) должны быть не более 10 м/с. Стрелки приборов ВД-10, КУС-730/1100 и ВАР-30-3 на приборных досках левого пилота (и штурмана) должны плавно перемещаться на шкале. 17.2.5. Зажмите резиновый шланг на установке и, наблюдая за показаниями проверяемых приборов проверьте на герметичность трубопроводы статической системы под разрежением не менее 3 мин. Уменьшение показаний указателей скорости левого пилота (и штурмана) не должно превышать 2 км/ч за 1 мин. 17.2.6. Создайте плавное разрежение, не допуская «заброса» стрелок левого пилота (и штурмана) более 10 м/с, соответствующее отметке 600 км/ч шкалы прибора КУС-730/1100 на проверочной установке. 17.2.7. Сравните показания указателей скорости левого пилота (и штурмана) с показаниями КУС-730/1100 проверочной установки на отметке шкалы 600 км/ч. Показания прибора КУС-730/1100 левого пилота (и штурмана) могут отличаться от показаний КУС-730/1100 установки на значение инструментальной погрешности (т. е. для штатного КУС-730/1100 допустимая погрешность ± 10 км/ч). 17.2.8. Зажмите резиновый шланг установки, выдержите систему под разрежением в течение 3 мин и убедитесь в герметичности трубопроводов статической системы. Уменьшение показаний указателей скорости левого пилота (и штурмана) не должно превышать 2 км/ч за 1 мин.	При наличии затирааний стрелок неисправные приборы замените. При большей скорости уменьшения показаний определите негерметичность трубопроводов аналогично п. 17.1.4 данной ТК. Удалите мыльный раствор. Подтяните негерметичное соединение. Повторите проверку. При несоответствии неисправный указатель скорости замените. При большей скорости уменьшения показаний определите негерметичность аналогично п. 17.1.4 данной ТК. Подтяните негерметичные соединения. Удалите мыльный раствор. Повторите проверку.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
17.2.9. Плавно откройте кран проверочной установки и сравните давление в системе с атмосферным. При отсутствии давления в системе стрелки указателей скорости должны установиться на отметке «0» шкалы. Отклонение может быть ± 2 мм по шкале прибора. 17.2.10. Снимите контровку с ручки крана «Статика: основная — резервная» на пульте правого пилота, установите ее в положение «РЕЗЕРВНАЯ» и аналогично произведите проверку анероидно-мембранных приборов правого пилота (и оператора) от приемника статического давления с надписью «Прав. летчик» по левому борту (на самолете Ан-26 от правого приемника в электроотсеке самолета). При создании разрежения стрелка указателя перепада давления прибора УВПД-15 должна перемещаться в сторону положительных значений шкалы перепада давлений, при этом стрелка указателя «высоты» в кабине должна оставаться на нуле. 17.2.11. Снимите заглушки со статических отверстий по правому борту и установите их на статические отверстия по левому борту фюзеляжа. 17.2.12. С помощью переходника подсоедините установку к приемнику статического давления на правом борту фюзеляжа анероидно-мембранных приборов левого пилота (и штурмана) и проверьте их работоспособность, выполнив операции, указанные в пп. 17.2.4—17.2.9 данной ТК. 17.2.13. Аналогично проверьте работоспособность анероидно-мембранных приборов правого пилота (и оператора). 17.2.14. Установите заглушки на приемники полного и статического давлений по правому и левому бортам фюзеляжа.	При несоответствии показаний прибор замените. Если стрелка указателя перепада давления перемещается в сторону отрицательных значений шкалы перепада давлений, а стрелка указателя «высоты» в сторону увеличения показаний, проверьте правильность подсоединения дюритового шланга. Дюритовый шланг должен быть подсоединен к штуцеру «С» прибора.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
17.2.15. Установите краны «Статика: основная — резервная» на левом и правом пультах в положение «ОСНОВНАЯ», законтрите и опломбируйте их. 17.3. Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов от систем статического давления приемников ПВД-7. 17.3.1. Установите заглушки (заглушку) на статические камеры С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на правом борту. 17.3.2. Подсоедините установку с помощью спецпереходника к статической камере С₁ приемника ПВД-7 левого борта с надписью «Лев. летчик» (на самолете Ан-30 «Лев. летчик, штурман»). 17.3.3. Проверьте работоспособность и герметичность анероидно-мембранных приборов левого пилота (и штурмана) согласно пп. 17.2.4—17.2.9 данной ТК. 17.3.4. Вышеописанным способом производите проверку работоспособности и герметичности анероидно-мембранных приборов второго пилота (и оператора) от статической камеры С₂ с надписью «Прав. летчик» (на самолете Ан-30 «Прав. летчик, оператор, самописцы»). Примечание. Проверку работоспособности анероидно-мембранных приборов от приемника статического давления правого пилота производите при включенном электропитании высотомера УВИД-30-15К. Запрещается: 1. Создавать разрежение в системе статического давления более 10 000 м. 2. Создавать давление в системе статического давления более 810 мм рт.ст. 3. Создавать разрежение в системах статического давления, соответствующее скорости более 700 км/ч. 17.3.5. Подсоедините с помощью спецпереходника установку к статической камере С₃. Включите электропитание 27 В на борт самолета. 17.3.6. Плавно создайте вакуум по КУС-730/1100 на установке, соответствующий скорости 600 км/ч. При достижении скорости 70—100 км/ч должен мигать светосигнализатор «Работа ЛПМ». (На самолете Ан-30 светосигнализатор «Работа ЛПМ» должен мигать от камеры С₂).		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
17.3.7. Закройте краны установки, проверьте в течение 3 мин герметичность системы под разрежением. Показания прибора КУС-730/1100 установки не должны уменьшаться более чем на 2 км/ч за 1 мин. 17.3.8. Плавно открывая кран проверочной установки, сравняйте давление в системе с атмосферным. Стрелка указателя скорости установки должна установиться на отметке шкалы «0». Отклонения могут быть ± 2 мм по шкале прибора. 17.3.9. Снимите заглушки со статических камер C_1, C_2, C_3 приемника ПВД-7, расположенного на правом борту, и установите их на статические камеры C_1, C_2, C_3 приемника ПВД-7 на левом борту. 17.3.10. Аналогично пп. 17.3.2—17.3.8 проверьте работоспособность анероидно-мембранных приборов от статических камер C_1, C_2, C_3 приемника ПВД-7 на правом борту. Примечание. При повторной проверке анероидно-мембранных приборов перед вылетом после облива самолета разрешается создавать давление и разрежение по указателю скорости до 300 км/ч со скоростью по вариометру 20 м/с.		При отклонениях определите и установите причину негерметичности, промазывая трубопроводы раствором нейтрального мыла. Подтяните соединения, замените трубопроводы с трещинами. Удалите мыльный раствор. Повторите проверку.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Установка КПА-ПВД(КПУ-3)	Чехлы 24-9525-760; заглушки 24-9525-450 плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; спецзаглушки и спецпереходники; пломбир ГОСТ 71271—76.	Проволока ММ 0,3 ГОСТ 2112—71; пломба 2444А; спирт этиловый (головная фракция) ОСТ 18-121—73.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18	На странице 70	
Пункт РО	Проверка функционирования обогрева приемников полного и статического давлений, датчика ДУА	Трудоемкость 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 7.			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 19	На странице 71	
Пункт РО	Проверка функционирования приборов контроля работы двигателей, ВСУ, топливной и масляной систем	Трудоемкость 0,34 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
См. Технологические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 12.			К

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20		На странице 72	
Пункт РО	Осмотр датчика ДКУ и силикагеля дегидрататора астрокомпаса ДАК-ДБ-5В		Трудоемкость 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
20.1. Поверните рукой защитный колпачок датчика ДКУ по часовой стрелке до упора и снимите его. Осмотрите защитный колпачок. Защитный колпачок должен быть чистым, не допускаются механические повреждения колпачка. 20.2. Проверьте крепление датчика и прозрачного купола. В узлах крепления датчика и прозрачного купола не должно быть люфтов. 20.3. Осмотрите прозрачный купол датчика. Прозрачный купол должен быть чистым, не иметь трещин и царапин. Под куполом не должно быть пыли, копоти и влаги. 20.4. Через смотровое отверстие патрона определите цвет силикагеля. Силикагель должен быть сине-голубого цвета. 20.5. Установите защитный колпачок на датчик, повернув его против часовой стрелки до упора.			Пыль и грязь удалите х/б салфеткой. Поврежденный колпачок замените. Подтяните винты крепления датчика и прозрачного купола. При наличии на куполе трещин и царапин замените его. Пыль, копоть и влагу удалите х/б салфеткой. При изменении цвета с сине-голубого до розоватого силикагель замените.	Т Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы		

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21	На страницах 73—76	
Пункт РО	Проверка величины ухода осей гироскопов гираагрегатов и скоростей согласования курсовой системы КС-6	Трудоемкость 1,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
21.1. Подключите к бортсети самолета аэродромный источник электроэнергии постоянного тока. Выполняет техник по электрооборудованию самолета (см. Технологические указания, вып. 18, с. 1). Включите преобразователь ПТ-1000Ц (Осн.). Выполняйте совместно с техником по электрооборудованию самолета. Напряжение по вольтметру контроля сети 36 В должно быть 34—38 В.		Устраните неисправность в электроцепях питания бортсети напряжением 36 В (выполняет техник по электрооборудованию).	К
21.2. Включите на электропитке штурмана АЗС-2 «КС-6К» и выключатель КС-6К без ЦГВ. При отрицательной температуре наружного воздуха включите АЗС-15 «Обогрев КС-6К». ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОВЕРКУ УХОДОВ СЛЕДУЕТ НАЧИНАТЬ НЕ РАНЬШЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ 12 МИН ПОСЛЕ ВКЛЮЧЕНИЯ НАПРЯЖЕНИЯ ПИТАНИЯ КС-6К. В ПРОДОЛЖЕНИИ ВСЕЙ ПРОВЕРКИ ЧАСТОТА И НАПРЯЖЕНИЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СТРОГО ПОСТОЯННЫМИ И НЕ ВЫХОДИТЬ ЗА ПРЕДЕЛЫ ДОПУСТИМЫХ НОРМ.			К
21.3. Проверьте на одном из курсов уход гироскопов основного и резервного гироскопов, для чего: 21.3.1. Установите переключатель «Осн.—Зап.» на пульте управления ПУ-1К в положение «Осн.». 21.3.2. Установите переключатель режимов на пульте управления ПУ-1К в положение «МК» и, нажав кнопку «Согласование», согласуйте курсовую систему. Указатели курсовой системы должны указывать курс стоянки самолета.			К
		При неправильных показателях указателей курсовой си-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
21.3.3. Установите ручку широтной коррекции на ПУ-1К на отметку, соответствующую широте проверки. 21.3.4. Установите переключатель режимов на ПУ-1К в положение «ГПК». 21.3.5. Задатчиком курса на ПУ-1К установите шкалу УШ на «0» и включите секундомер. 21.3.6. По истечении 30 мин работы гироагрегата выключите секундомер и запишите показания курса на УШ. Разность между первым и вторым показаниями курса на УШ и есть уход гироскопа гироагрегата за 30 мин. Уход гироскопа за 30 мин не должен превышать $\pm 1^\circ$. 21.3.7. Установите переключатель «Осн.—Зап.» на пульте ПУ-1К в положение «ЗАП.». Проверьте уход гироскопа резервного гироагрегата, как указано в пп. 21.3.2—21.3.6 данной ТК. 21.4. Проверьте нормальную скорость согласования курсовой системы, для чего: 21.4.1. Установите переключатель режимов работы на ПУ-1К в положение «МК», а переключатель «Осн.—Зап.» в положение «ОСН.» 21.4.2. Кремальерой ввода условного магнитного склонения на КМ-4К установите отметчик склонения по внутренней шкале на $12-15^\circ$ и включите секундомер. 21.4.3. Измерьте время поворота шкалы УШ-К (стрелок указателей курса) на 10° и определите нормальную скорость согласования. Частное от деления угла в 10° на время согласования в минутах является нормальной скоростью согласования, которая должна быть от 2 до 5 град/мин.	системы проверьте электроцепи системы согласования. При исправных электроцепях произведите работы по устранению и списанию девиации курсовой системы КС-6К совместно со штурманом. Если уход гироскопа выше допустимого, то гироагрегат замените. Если нормальная скорость не соответствует ТТ, вероят-	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
21.5. Проверьте большую скорость согласования курсовой системы, для чего: 21.5.1. Установите переключатель на ПУ-1К в положение «МК», нажмите кнопку «Согласование» и согласуйте курсовую систему. После согласования указатели курсовой системы должны указывать курс стоянки самолета. 21.5.2. Кремальерой ввода условного магнитного склонения на КМ-4К установите отметчик склонения по внутренней шкале на 175°, нажмите кнопку «Согласование» на ПУ-1К и включите секундомер. 21.5.3. Измерьте время согласования шкалы указателя УШ-К на курсе, отличающемся от стояночного примерно на 170°, выключите секундомер и определите большую скорость согласования. Большая скорость согласования должна быть не менее 8,5 град/с.	ной причиной может быть неисправность гироскопа и коррекционного механизма. Снимите гироскоп и коррекционный механизм и сдайте в лабораторию для проверки. Установите исправные гироскоп и коррекционный механизм. Повторите проверку. Спишите девиацию курсовой системы КС-6К. При неправильных показаниях указателей курсовой системы проверьте электроцепи системы согласования. При исправных электроцепях произведите работы по устранению и списанию девиации курсовой системы КС-6К совместно со штурманом. При отсутствии быстрого согласования проверьте цепь	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21

Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
21.5.4. Проверьте большую скорость при рассогласовании системы, поворачивая кремальеру КМ-4К в другую сторону. 21.5.5. Установите переключатель «Осн.—Зап.» на пульте управления ПУ-1К в положение «ЗАП.» и проверьте большую скорость согласования курсовой системы при работе с резервным гидроагрегатом аналогично вышеописанной проверке. 21.6. Кремальерой ввода условного магнитного склонения на КМ-4К установите отметчик склонения по внутренней шкале на 0°. 21.7. Выключите АЗС-2 «КС-6К» и АЗС-15 «Обогрев КС-6К» на электроштурмане.			согласования от кнопки и пульт управления ПУ-1К. Поврежденные провода или пульт ПУ-1К замените. При повторении дефекта замените гидроагрегат. Повторите проверку.	К К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы		
Часы АЧС-1.				

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22	На стр. 77	
Пункт РО	Проверка функционирования курсовой системы КС-6 астроком- паса ДАК-ДК-5В и автопилота АП-28Л1Ф	Трудоемкость - 2,01 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
22.1. Проверьте функционирование курсовой системы КС-6. См. Технологи- ческие указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 14, разд. 14.2. 22.2. Проверьте функционирование астрокомпаса ДАК-ДБ-5В. См. Техно- логические указания, вып. 20, ч. 1, ТК № 14, разд. 14.3. 22.3. Проверьте функционирование автопилота АП-28Л1Ф. См. Технологи- ческие указания ,вып. 20, ч. 1, ТК № 11, разд. 11.11.			К К К

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23	На стр. 78	
Пункт РО	Осмотр соединения компенсационных проводов имерителей температуры газа двигателей АИ-24 на клеммных колодках 24-7202-770	Трудоемкость - 0,20 чел-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
23.1. При открытых люках гондол деигателей снимите крышки с клеммных колодок 24-7202-770, установленных на подкосах рам левого и правого дви-гателей. 23.2. Проверьте надежность затяжки крепления наконечников компенса-ционных проводов на клеммах клеммной колодки. Наконечники не должны проворачиваться на клеммах при нажатии на них пальцами рук. 23.3. Установите и укрепите крышки клеммных колодок 24-7202-770.		При проворачивании нако-нечников на клеммах подтя-ните гайки.	И И

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24	На стр. 79	
Пункт РО	Проверка тарировки блока фильтров аппаратуры вибрации типа ИВ-41	Трудоемкость 1,00 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверьте тарировку блока фильтров аппаратуры вибрации. См. Техно- логические указания, вып. 20, ч. III, ТК № 40.			

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25	На стр. 80-85	
Пункт РО	Измерение усилия рулевых машин автопилота	Трудоемкость 0,83 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
ВНИМАНИЕ! ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ НА ОТКРЫТЫХ ПЛОЩАДКАХ ИЗМЕРЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕ ПРИ ОТСУТСТВИИ ВЕТРА. 25.1. Расстопорите органы управления самолетом (выполняет техник по эксплуатации самолета). 25.2. Измерьте усилие рулевой машины элеронов, для чего: 25.2.1. Установите штурвал в нейтральное положение. 25.2.2. Установите приспособление 6362/407А из комплекта поверочной аппаратуры ПАА-28Л1 на штурвале левого пилота так, чтобы усилие на динамометр было направлено по касательной к ободу штурвала (рис. 1). 25.2.3. Включите автопилот согласно ТК № 16 настоящего выпуска. 25.2.4. Выключите ДПОР, установив выключатель в положение «ОТКЛ». 25.2.5. Отклоните рукоятку «Разворот» в сторону левого разворота, пока не прекратится перемещение штурвала, и отпустите ее. 25.2.6. Вручную отклоните штурвал в ту же сторону, увеличивая показания динамометра до 15 - 20 кгс. Плавно снимите приложенное к штурвалу усилие. 25.2.7. Запишите конечное показание динамометра. 25.2.8. Вручную отклоните штурвал в противоположную сторону, пересилив действие рулевой машины, и плавно снимите усилие, стремясь оставить минимальное показание динамометра, которое запишите. Измерения произведите 2—3 раза. 25.2.9. Найдите среднее арифметическое двух показаний динамометра. Усилие должно быть в пределах $(13,5 \pm 4,5)$ кгс [на самолете Ан-30 в пределах (27 ± 9) кгс]. 25.2.10. Повторите измерение, отклоняя рукоятку «Разворот» в сторону правого разворота. 25.2.11. Отключите автопилот.		Если усилие не соответствует ТТ, замените рулевую машину.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

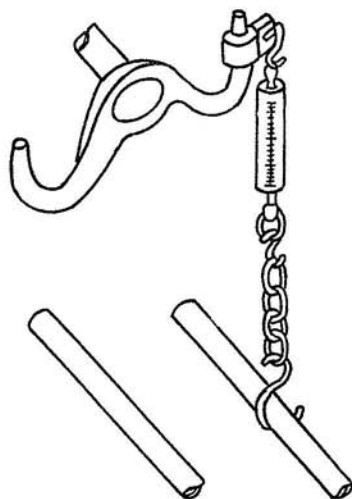
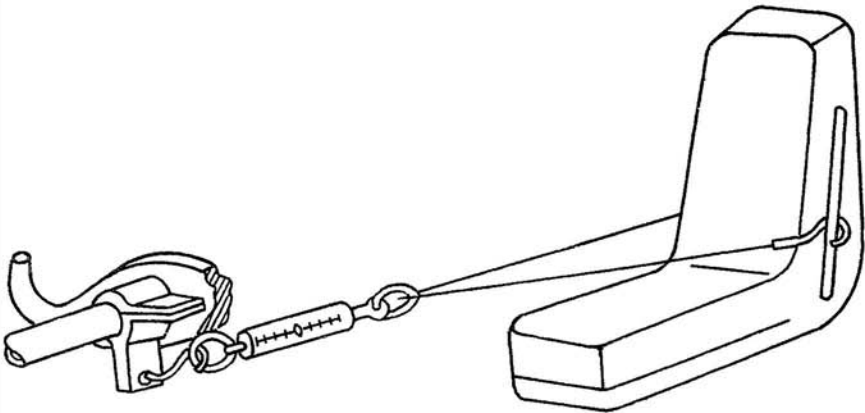


Рис. 1. Схема крепления приспособ-
ления для измерения рулевой маши-
ны крена

- 25.2.12. Рукоятку «Разворот» установите в нулевое положение.
25.3. Измерьте усилие рулевой машины руля высоты.
25.3.1. Отклоните штурвал по тангажу примерно на 1/2 хода на себя от
нейтрального положения штурвала.
25.3.2. Закрепите динамометр на колонке согласно рис. 2.

К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 2. Схема крепления приспособления для измерения усилия рулевой машины тангажа 25.3.3. Включите автспилот и, отодвигая кресло, создайте небольшое натяжение (0,5—2 кгс). 25.3.4. Отклоните переключатель пульта управления в направлении спуск, отпустите переключатель после прекращения движения колонки. 25.3.5. Вручную приложите усилие к колонке в ту же сторону (от себя), увеличивая показания динамометра до 15—20 кгс, после чего снимите плавно приложенное усилие и запишите показание динамометра.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
25.3.6. Вручную отклоните колонку в противоположную сторону, пересилив действие рулевой машины, и плавно снимите приложенное усилие, стремясь оставить максимальное показание динамометра. Измерьте и запишите показание динамометра. Каждое измерение производите 2—3 раза. 25.3.7. Найдите среднее арифметическое двух показаний динамометра. Полусумма измеренных значений в пп. 25.3.5 и 26.3.6 должна быть (16 ± 5) кгс. 25.3.8. Нажмите кнопку «Отключение АП». 25.4. Измерьте усилие рулевой машины направления. 25.4.1. Установите педали в нейтральное положение. 25.4.2. Закрепите динамометр на правой педали согласно рис. 3. Динамометр должен быть расположен так, чтобы усилие на него было направлено по касательной к дуге перемещения педали. 25.4.3. Нажмите кнопку «Включение АП». 25.4.4. Снимите гидроагрегат ГИК-1 и установите его на поворотный стол. 25.4.5. Разворотом гидроагрегата ГИК-1 отклоните правую педаль максимально вперед. 25.4.6. Отклоните педали в ту же сторону (вперед), увеличив показания динамометра на 15—20 кгс, после чего плавно снимите приложенное усилие, стремясь оставить максимальное показание динамометра, которое следует записать. 25.4.7. Отклоните педали в противоположную сторону, пересилив действие рулевой машины, и плавно снимите приложенные усилия, стремясь оставить минимальное показание динамометра. Каждое измерение повторите 2—3 раза и найдите среднее значение. 25.4.8. Нажмите кнопку «Отключение АП». 25.4.9. Закрепите динамометр на левой педали. 25.4.10. Нажмите кнопку «Включение АП» и произведите измерение аналогично указанному выше.	Если усилие не соответствует ТТ, замените рулевую машину.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

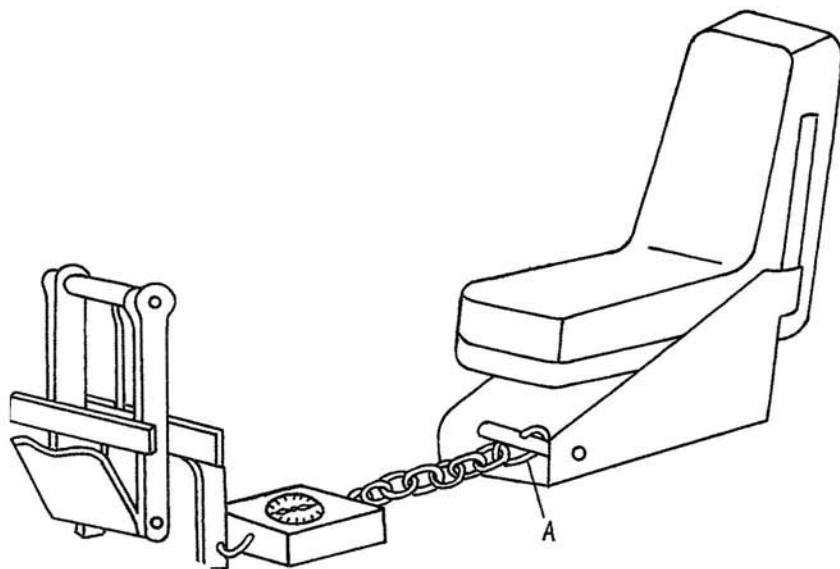


Рис. 3. Схема крепления приспособления для измерения усилия рулевой машины направления

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
25.4.11. Определите среднее значение усилий. Полусумма измеренных значений в обоих случаях должна быть $(34,5 \pm \pm 10,5)$ кгс. 25.4.12. Установите и укрепите гидроагрегат ГИК-1.		Если усилия не соответствуют ТТ, замените рулевую машину.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Динамометры растяжения пружинные ГОСТ 13837—79.	Приспособление 6362/407А из комплекта поверочной аппаратуры ПАА-28Л.		

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26	На стр. 86	
Пункт РО	Снятие и установка высотомеров для проверки на соответствие НТР в лаборатории	Трудоемкость 1,60 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
26.1. Произведите демонтаж высотомеров ВД-10К, УВИД-30-15К, ВМ-15К, ВМФ-50 и сдайте их в лабораторию для проверки на соответствие НТП. См. Технологические указания, вып. 20, ч. III, ТК № 28 и 30. 26.2. Произведите монтаж высотомеров ВД-10, УВИД-30-15К, ВМ-15К после проверки их в лаборатории. См. Технологические указания, вып. 20, ч. III, ТК № 28 и 30. 26.3. Произведите проверку работоспособности высотомеров и герметичности статической системы. См. ТК № 17 настоящего выпуска.			К К К

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 27	На стр. 87	
Пункт РО	Осмотр блоков сигнализаторов обледенения РИО и блока управления БУ6А-3Т сигнализатора уровня воды СУВ1-2Т	Трудоемкость 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
27.1. Осмотрите электронные блоки сигнализаторов обледенения. 27.1.1. Вскройте лючки в полу багажного отсека между шп. № 8—10. 27.1.2. При внешнем осмотре убедитесь, что нет механических повреждений электронных блоков сигнализаторов обледенения. На корпусах блоков не должно быть трещин, вмятин. 27.1.3. При внешнем осмотре убедитесь в исправности амортизаторов блоков. Амортизаторы должны обеспечивать упругое перемещение блоков. 27.1.4. Убедитесь в надежности крепления блоков на кронштейнах. Блоки должны надежно крепиться к кронштейнам. 27.1.5. Проверьте рукой надежность подсоединения ШР к электронным блокам. Гайки ШР должны быть надежно затянуты и законтрены на заворачивание. 27.1.6. Установите и укрепите винтами лючки на полу багажного отсека между шп. № 8—10. 27.2. Осмотрите блок управления БУ6А-3Т. 27.2.1. Вскройте панели пола между шп. № 5 и 6 у кресла штурмана. 27.2.2. Произведите осмотр блока управления БУ6А-3Т. На корпусе блока не должно быть трещин, вмятин. 27.2.3. Выполните работы, указанные в пп. 27.1.3 — 27.1.5 данной ТК. 27.2.4. Установите и укрепите винтами панель пола между шп. № 5 и 6 у кресла штурмана.		Блоки с повреждениями замените. Поврежденные амортизаторы замените. Подтяните винты крепления блоков. Затяните гайки и переконтрите. Блок с повреждениями замените.	К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Отвертка слесарно-монтажная l = 150 мм ГОСТ 17199—71.		

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28	На стр. 88-89	
Пункт РО	Осмотр датчика УЗП указателя положения закрылков и измерения масла в гидробаке	Трудоемкость 0,42 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
28.1. При внешнем осмотре убедитесь, что нет механических повреждений датчика УЗП, установленного с правой стороны заднего залива центроплана. Корпус датчика должен быть без трещин и вмятин. 28.2. Проверьте рукой надежность крепления датчика на коробке механизма сигнализации выпуска закрылков. Датчик УЗП должен надежно крепиться к кронштейну. Кронштейн должен быть надежно укреплен на крышке механизма концевых выключателей закрылков. 28.3. Проверьте рукой надежность подсоединения ШР к датчику УЗП. ШР должен быть надежно подсоединен к датчику с помощью накидной гайки. Гайка должна быть надежно затянута и законтрена на заворачивание. 28.4. Вскройте крышку механизма концевых выключателей закрылков. 28.5. Убедитесь в надежности подсоединения поводка к оси датчика УЗП. Поводок должен крепиться к втулке тремя болтами. Втулка с поводком должна крепиться к оси датчика болтом с шестигранной головкой. Болт контрится контровочной пластиной. 28.6. Проверьте от руки надежность крепления тяги с датчиком. Тяга не должна иметь люфтов, трещин, должна надежно крепиться к датчику. 28.7. Закройте крышку механизма концевых выключателей закрылков, винтовые замки законтрите проволокой. Крышка должна быть без трещин, вмятин и надежно укреплена на корпусе коробки. 28.8. Проверьте внешнее состояние и крепление датчика измерения масла в гидробаке.		Датчик с повреждениями замените. Затяните болты крепления датчика и кронштейна. Затяните гайку и пере-контрите. Затяните болты и пере-контрите. Тягу с повреждениями за-мените. Поврежденную крышку на-правьте в ремонт. После ре-монта установите и законтри-те. Поврежденный датчик за-мените. При наличии подтека	К К К К К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Датчик не должен иметь повреждений, должен надежно крепиться. Из-под датчика не должно быть подтекания масла. ШР должен быть затянут и законтрен.		ния масла подтяните гайки крепления датчика. ШР затяните и переконтрите.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Отвертка $l = 150$ мм ГОСТ 17199—71; плоскогубцы ГОСТ 5547—75.	Проволока КО 0,8 ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 29	На страницах 90—91	
Пункт РО	Осмотр индукционного датчика ГИК-1 (курсовой системы КС-6Г)	Трудоемкость 0,73 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
29.1. Выверните винты крепления крышки лючка между нервюрами № 21 и 22 в верхней части левого полукрыла и снимите ее. 29.2. При внешнем осмотре убедитесь, что нет трещин на корпусе индукционного датчика, подтекания жидкости из-под уплотнительных прокладок ШР датчика. На корпусе индукционного датчика не должно быть трещин, из-под уплотнительных прокладок ШР не должна подтекать жидкость. 29.3. Убедитесь, что нет трещин в кронштейнах крепления индукционного датчика. Кронштейны крепления датчика должны быть без трещин. 29.4. Проверьте рукой надежность крепления индукционного датчика на кронштейнах. Индукционный датчик должен крепиться с помощью трех болтов из антимагнитного материала. В креплении не должно быть люфтов. Примечание. На самолетах, доработанных по бюллетеням № 1256-БУ-Г (Ан-24), № 712-БУ-Г (Ан-26), № 424-БУ-Г (Ан-30), индукционный датчик должен крепиться тремя антимагнитными стальными болтами. Болты должны быть законтрены и опломбированы. 29.5. Проверьте рукой надежность подсоединения ШР к индукционному датчику. Гайка ШР должна быть надежно затянута и законтрена латунной проволокой. В подсоединении ШР не должно быть люфта.		При наличии трещин и подтекании жидкости индукционный датчик замените. После замены датчика устраните девиацию. При наличии трещин в кронштейнах крепления индукционного датчика вызовите слесаря для устранения неисправности. При снятии и установке датчика устраните девиацию. При наличии люфтов подтяните болты крепления индукционного датчика к кронштейнам. При наличии люфта подтяните и переконтрите гайку ШР.	Т Т Т Т Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 29

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
29.6. Проверьте рукой надежность подсоединения минусового провода к корпусу самолета. Минусовой провод должен надежно крепиться к корпусу самолета и не должен проворачиваться. 29.7. Установите и укрепите винтами крышку лючка между нервюрами № 21 и 22 в верхней части левого полукрыла.		При проворачивании подтяните болт крепления минусового провода.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Отвертка $l = 150$ мм ГОСТ 17199—71.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30	На страницах 92—93	
Пункт РО	Проверка соответствия показаний УПРТ-2 лимбу АДТ	Трудоемкость 0,47 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
30.1. При включенном бортовом питании включите АЗС-2 УПРТ-2 левого и правого двигателей на щите АЗС. 30.2. Расстопорите рули и, плавно перемещая рычаг управления правым и левым двигателями, убедитесь в плавности хода стрелки указателя УПРТ-2. Стрелки указателя УПРТ-2 должны плавно перемещаться по шкале, без скачков и затираний. Примечание. Расстопорение рулей и перемещение рычагов двигателей выполняет техник (инженер) по эксплуатации планера и двигателей. 30.3. Перемещая в кабине рычаг управления двигателем через 10°, сверьте показания указателя УПРТ-2 с показаниями на лимбе АДТ-24. Проверку производите при прямом и обратном перемещении рычага управления двигателем. Разность показаний не должна превышать $\pm 1^\circ$.		Если происходит затирание стрелки, снимите соответствующий датчик, указатель УПРТ-2 и сдайте в лабораторию для проверки. Неисправный прибор или датчик замените. Если разность показаний превышает $\pm 1^\circ$, то произведите подрегулировку в следующем порядке: снимите крышку лючка на кронштейне датчика УПРТ-2; сектором газа поставьте валик датчик УПРТ-2 в положение, удобное для работы, и отпустите стяжной болт хомута; придерживая спецключом гайку валика датчи-	К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
30.4. Выключите АЗС-2 УПРТ-2 на щите АЗС. 30.5. Установите рычаги управления двигателями на нуль и застопорите рули. Работу выполняет техник (инженер) по эксплуатации планера и двигателей.	ка, установите рычагом управления угол на лимбе АДТ-24, соответствующий показаниям указателя УПРТ-2; зафиксируйте рычаг управления в нужном положении и, придерживая валик за гайку, затяните стяжной болт; проверьте синхронность показаний лимба АДТ и УПРТ-2; поставьте крышку лючка на кронштейн АДТ; винты крепления крышки законтрите; если регулировку выполнить невозможно, то замените комплект УПРТ-2.	К К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31		На странице 94	
Пункт РО	Проверка тарировки сигнализатора обледенения РИО-3		Трудоемкость 0,60 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверьте тарировку сигнализатора обледенения РИО-3 См. Технологические указания, вып. 20, ч. III, ТК № 36.				
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32	На страницах 95—103	
Пункт РО	Проверка погрешности автомата АУАСП	Трудоемкость 1,30 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
32.1. Убедитесь в наличии в сети постоянного тока и переменного тока 115 В 400 Гц. Напряжение должно быть: по постоянному току 27—29 В; по переменному току 115—119 В частотой 380—420 Гц. 32.2. Проверьте работоспособность автомата АУАСП-14КР (см. ТК № 16 настоящего выпуска). 32.3. Установите переключку между гнездом Г5, расположенным на передней панели блока БК-2Р, и корпусом самолета Ан-24 (Ан-30) и Ан-26 по серии № 1505. 32.4. На флюгере датчика ДУА-9Р закрепите приспособление ПДУА из комплекта КПА-23Р. Рядом с ДУА-9Р закрепите кронштейн с установочным винтом из комплекта ПДУА. 32.5. Определите стояночный угол самолета при включенном автомате АУАСП-14КР, для чего: отведите флюгер датчика ДУА-9Р вниз до упора; установите поворотный движок угломера приспособления ПДУА в горизонтальное положение по вмонтированному в него уровню; к значению отметки шкалы, на которой установится конус движка угломера, прибавьте 9°. Полученная величина принимается за условный 0° местного угла атаки, т. е. стояночный угол самолета $\alpha_{ст}$. ВНИМАНИЕ! РАБОТЫ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТОЯНОЧНОГО УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНЯТЬСЯ, КОГДА НЕТ ПОРЫВОВ ВЕТРА И ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ ЛЮДЕЙ В САМОЛЕТЕ, ТАК КАК ИЗ-ЗА ЭТОГО СТОЯНОЧНЫЙ УГОЛ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ.		Если напряжение не соответствует ТТ, вызовите техника по электрооборудованию для устранения неисправности.	К К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль					
32.6. С помощью приспособления ПДУА установите флюгер датчика ДУА-9Р на местные углы атаки α, подсчитанные по формуле $\alpha = \alpha_{\text{зад}} + \alpha_{\text{ст}} + \Delta\alpha_{\text{уст}},$ где $\alpha_{\text{зад}}$ — заданные углы отклонения флюгера, которые приведены в табл. 3 для самолетов Ан-24 (Ан-30), табл. 3а — для самолетов Ан-24, доработанных по бюллетеню № 1229-ДМ, и табл. 4 — для самолетов Ан-26; $\Delta\alpha_{\text{уст}}$ — ошибка, допущенная при установке датчика ДУА-9Р на самолет (заносятся в паспорт при установке датчика ДУА-9Р). 32.7. На самолете Ан-24, доработанном по бюллетеню № 1229-ДМ, установите РУД на значения α РУД $> 28^\circ$ по УПРТ-2. Установите по шкале угломерного устройства угол минус 4° и регулировочным винтом установите угломер в горизонтальное положение (с учетом стояночного угла самолета). Стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ указателя УАП должна установиться на отметку 3° с точностью $\pm 0,5^\circ$. Т а б л и ц а 3 Расчетные данные для определения погрешности показаний стрелки $\alpha_{\text{ук}}$ на самолете Ан-24 (Ан-30) и самолете Ан-26 по серию № 1505		К					
Расчетные углы по указателю $\alpha_{\text{н. в.}}$, град	2	4	6	8	10	12	14
Расчетные углы установки флюгера $\alpha_{\text{зад}}$, град	— 3,65	- 0,5	2,7	5,6	9	12,2	15,3

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)							Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Т а б л и ц а 3а Расчетные данные для определения погрешности показаний стрелки $\alpha_{ук}$ на самолете Ан-24, доработанном по бюллетеню № 1229-ДМ								
Расчетные уг- по указа- телью $\alpha_{ук.р}$, град		3	6	9	12	15		
Расчетные уг- лы установки флюгера $\alpha_{зад}$, град при по- ложениях РУД	при $РУД \leq 28^\circ$	— 8,6	— 2,1	+ 4,3	+ 10,7	+ 17,2		
	при $РУД > 28^\circ$	— 4,0	+ 2,6	+ 9,3	+ 16,0	+ 22,6		
Т а б л и ц а 4 Расчетные данные для определения погрешности показаний стрелки $\alpha_{ук}$ на самолете Ан-26 с серии № 1506								
Расчетные углы по указателю $\alpha_{ук.р}$, град		6	8	10	12	14	16	
Расчетные углы установки флюгера $\alpha_{зад}$, град		2,2	6,5	10,8	15,0	19,3	23,6	
Примечание. Значения измеряемых углов берите со знаком минус (—) при положении поворотного движка угломера вверх, т. е. выше нуля угломе- ра, и со знаком плюс (+) — при отклонении поворотного движка вниз от нуля.								

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
32.8. Для каждого положения флюгера датчика ДУА-9Р определите значение погрешности показаний стрелки $\Delta\alpha_{ук}$ указателя по формуле $\Delta\alpha_{ук} = \alpha_{ук} - \alpha_{ук.р},$ где $\alpha_{ук}$ — показания стрелки указателя; $\alpha_{ук.р}$ — расчетное показание стрелки указателя, соответствующее задаваемым углам флюгера датчика ДУА-9Р, определяется по табл. 3, 3а и 4. Погрешность по каналу текущих углов атаки $\Delta\alpha_{ук}$ составляет $\pm 0,5^\circ$. 32.9. Плавно перемещая флюгер датчика ДУА-9Р, с помощью отсчетного приспособления ПДУА определите показание стрелки текущих углов атаки в момент срабатывания сигнализации ($\alpha_{ук.сигн}$). Сигнализация должна включаться за $0,5^\circ$ до совмещения стрелки $\alpha_{ук}$ с нижним обрезом сектора $\alpha_{кр}$, угол установки которого составляет $12,3^\circ$. На самолете Ан-24, доработанном по бюллетеню № 1229-ДМ, сигнализация должна включаться: при $РУД > 28^\circ$ и α флюгера = $15,5^\circ$ при $\pm 1,1^\circ$ при $РУД \leq 28^\circ$ и α флюгера = $10,3^\circ$ при $\pm 1^\circ$. Определите значение погрешности срабатывания сигнализации по формуле $\Delta\alpha_{сигн} = 11,8^\circ - \alpha_{ук.сигн}$ Погрешность срабатывания сигнализации $\Delta\alpha_{сигн}$ составляет $\pm 0,5^\circ$. Примечание. В автоматах АУАСП-14КР, выпускаемых с 01.01.75, проверку включения сигнализации по каналу α производите не по указателю УАП, а по флюгеру датчика ДУА-9Р. В связи с этим определение погрешности при включении предупреждающей сигнализации производится по формуле $\Delta\alpha_{сигн} = \alpha_{сигн} - \alpha_{сигн.р},$ где $\alpha_{сигн}$ — фактически измеренный угол атаки по флюгеру датчика ДУА-9Р в градусах, при котором включалась сигнализация;	Если погрешность не соответствует допуску, замените датчик ДУА-9Р и указатель УАП-14КР. Если погрешность срабатывания сигнализации не соответствует допуску, замените УАП-14КР.	К К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
$\alpha_{\text{сигн. р}}$ — расчетный угол атаки по флюгеру в градусах, при котором включается сигнализация (величина угла указана в сводном паспорте на автомат). При значении угла атаки $\alpha_{\text{сигн. р}} = 11,9^\circ$ (стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ на указателе не доходит до нижнего обреза сектора $\alpha_{\text{кр. р}}$ на $0,5^\circ$) допуск по флюгеру составляет $\pm 1,1^\circ$. Вариация определяется как разность между значениями углов включения и выключения сигнализации и не должна превышать $1,5^\circ$ по флюгеру датчика ДУА-9Р. 32.10. Определите значение погрешности показания стрелки n_y УАП для перегрузки ± 1 по формуле $\Delta n_y = n_{y \text{ указ}} - 1g,$ где $n_{y \text{ указ}}$ — показания стрелки n_y. Погрешность показания стрелки n_y — Δn_y составляет $\pm 0,2^\circ$. 32.11. Определите значение погрешности включения сигнализации по каналу n_y на точке 2,2 g, для чего: снимите заглушку с ШР «Контрольный» Ш9 на передней панели блока БК-2Р и подключите к нему с помощью кабеля 1 пульт КП-23Р; установите переключатели на пульте КП-23 в следующие положения: 1 — «6»; 2 — «5»; 3 — «4»; 8 — «ВКЛ.»; — при включенном автомате АУАСП поворотом ручки «Установка нуля» на пульте КП-23Р плавно подведите стрелку к сектору критических перегрузок $n_{y \text{ кр}}$ и по шкале УАП зафиксируйте момент включения сигнализации, а при обратном движении стрелки — момент отключения сигнализации. Сигнализация должна включаться при установке стрелки текущих перегрузок на отметку $(2,2 \pm 0,2) g$ по шкале УАП; — выключите АЗС-10 «АУАСП», отсоедините кабель 1 от блока БК-2Р и пульта КП-23Р. Наверните заглушку на ШР «Контрольный» Ш9 блока БК-2Р.	Если погрешность не соответствует допуску, замените датчик ДП1-3. Если погрешность срабатывания сигнализации не соответствует допуску, замените УАП и блок БК-2Р.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)							Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
32.12. На самолетах Ан-26 с серии № 1506 выполните следующие работы: 32.12.1. Последовательно задайте давление с помощью КПУ-3 в системе анероидно-мембранных приборов левого пилота согласно данным табл. 5. При каждом значении $\alpha_{кр}$, соответствующем заданному давлению, плавно переминая флюгер ДУА, измерьте угол атаки самолета по УАП в момент начала срабатывания сигнализации $\alpha_{ук. снгн}$. Сигнализация должна включаться за $0,5^\circ$ до совмещения стрелки $\alpha_{ук}$ с нижним обрезом сектора $\alpha_{кр}$. Определите значение погрешности срабатывания сигнализации по формуле $\Delta\alpha_{снгн} = \alpha_{ук. рас} - \alpha_{ук. снгн},$ где $\alpha_{ук. рас}$ — расчетное значение стрелки, при котором должна срабатывать сигнализация, определяемая по табл. 5; $\alpha_{ук. снгн}$ — показания стрелки УАП. Погрешность срабатывания сигнализации $\Delta\alpha_{снгн}$ составляет $\pm 0,5^\circ$. Т а б л и ц а 5							Если погрешность срабатывания сигнализации не соответствует допуску $\pm 0,5^\circ$, замените указатель УАП-24КР То же.	К
Скорость по контрольному прибору, км/ч	245	367	490	551	612	735		
$\alpha_{ук. рас}$, град	15,5	14,2	12,1	11,0	10,7	10,1		
Примечание. В автоматах АУАОП-24КР, выпускаемых с 01.01.75, проверку включения сигнализации по каналу α произведите не по указателю УАП, а флюгеру датчика ДУА по формуле $\Delta\alpha_{снгн} = \alpha_{снгн} - \alpha_{снгн. р.},$ где $\alpha_{снгн}$ — фактически измеренный угол атаки по флюгеру датчика ДУА в градусах, при котором включилась сигнализация;								

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)										Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
$\alpha_{\text{сигн. р}}$ — расчетный угол атаки по флюгеру датчика ДУА в градусах, при котором включается сигнализация (эта величина указана в табл. 6 в сводном паспорте на автомат АУАСП-24КР). Т а б л и ц а 6 Параметры включения предупреждающей сигнализации для автомата АУАСП-24КР											
Ка-нал	Число М	0,2	0,3	0,4	0,5	0,55	0,6	0,65	Взлет, посадка		
α	$\alpha_{\text{сиг. р}}$ по флюгеру (при недоходе стрелки $\alpha_{\text{тек}}$ указателя до нижнего обреза сектора $\alpha_{\text{кр. р}}$ на $0,5^\circ$), град	22,5	19,8	15,1	12,1	11,4	10,7	10,0	12,5		
	Допуск по флюгеру, град	$\pm 1,5$									
n_y	При достижении перегрузки 2,2 g										
Вариация определяется как разность между значениями углов включения и выключения сигнализации, которая не должна превышать $1,5^\circ$. 32.12.2. Определите значение погрешности показания стрелки n_y УАП для пзрегрузки $+1 g$ (см. разд. 32.9 и 32.10 данной ТК). 32.12.3. Совместно с техником по эксплуатации самолета выпустите закрылки на угол $\delta_3 \geq 5-6^\circ$ и проверьте показания по УАП. Нижний срез сектора $\alpha_{\text{кр}}$ должен показывать максимально допустимый взлетно-посадочный угол ($11,8 \pm 0,5^\circ$).										Если нижний обрез сектора не переместится, то поставьте перемычку между гнездом Г6 на лицевой пане-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
32.13. Выключите выключатель АУАСП на правом пульте пилотов и АЗС-10 «АУАСП» на щите АЗС. Снимите перемычку между гнездом Г5 блока БК-2Р и корпусом самолета. 32.14. Снимите приспособление ПДУА с флюгера датчика ДУА-9Р и кронштейн с установочным винтом с борта самолета. Установите защитный кожух на флюгер датчика ДУА-9Р. Примечание. Если в сводном паспорте автомата АУАСП-14КР не дана $\Delta\alpha_{уст}$, то определите $\Delta\alpha_{уст}$ по следующей методике: 1. Отнивируйте самолет (работы выполняет инженерно-технический персонал по эксплуатации самолета). 2. Установите на флюгер угломерное приспособление ПДУА из комплекта установки КПА-23Р. 3. Установите на борту самолета угольник с винтом из комплекта установки КПА-23Р. 4. Включите АЗС-10 «АУАСП» и АЗС-5 «Вибратор штурвала» на щите АЗС. 5. Установите флюгер в такое положение, чтобы стрелка текущих углов атаки находилась в средней части шкалы. При этом сектор $\alpha_{крит}$ должен установиться на отметке $(12,3 \pm 0,5)^\circ$.	ли блока БК-2Р и корпусом самолета. Если после установки перемычки сектор переместится на указанный угол, проверьте электроцепь и работу концевого выключателя в МКВ-2А. Если же сектор не установится на указанный угол, замените блок БК-2Р. Потенциометром α блока БК-2Р выставьте сектор	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Нажмите кнопку «Контроль АУАСП» на центральной панели приборной доски. При этом стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ должна совместиться с нижним обрезом сектора $\alpha_{\text{крит}}$, стрелка n_y должна установиться на отметку 2,4 g. Должно загореться светосигнальное табло «$\alpha_{\text{крит}}$» на левой панели приборной доски, должен мигать светосигнализатор на указателе УАП, должно мигать светосигнальное табло «$\alpha_{\text{крит}}$» на правой панели приборной доски, должен работать вибратор на штурвале левого пилота. 7. Отпустите кнопку «Контроль АУАСП». Стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ должна отработать сигнал датчика ДУА-9Р, стрелка n_y должна установиться на отметку $+1 \pm 0,2$ g, сигнализация должна выключиться. 8. Отпустите флажок датчика ДУА-9Р с помощью винта угольника на нижний упор и определите угол установки нижнего упора по угломерному приспособлению. 9. Определите погрешность установки датчика ДУА-9Р по формуле $\Delta\alpha_{\text{уст}} = \alpha_{\text{нуз}} - \alpha_{\text{нур}},$ где $\Delta\alpha_{\text{уст}}$ — погрешность установки датчика; $\alpha_{\text{нуз}}$ — угол установки нижнего упора, измеренный по шкале ПДУА; $\alpha_{\text{нур}}$ — расчетный угол установки нижнего упора, равный минус 9°. 10. Погрешность $\Delta\alpha_{\text{уст}}$ запишите в оводный паспорт автомата АУАСП-14КР. $\Delta\alpha_{\text{уст}}$ не должна превышать $\pm 2,5^\circ$.			$\alpha_{\text{крит}}$ на отметку $(12,3 \pm \pm 0,5)^\circ$.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы		
Установка КПА-23Р.	Перемычка, изготовленная из провода БПВЛ сечением 0,75.			

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33	На страницах 104—108	
Пункт РО	Измерение полной погрешности навигационного индикатора НИ-50БМ	Трудоемкость 1,38 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
33.1. Убедитесь в наличии постоянного и переменного тока 36 В 400 Гц. Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В, а переменного тока 34—38 В. 33.2. Включите АЗС-2 «Питание НИ-50» на электрощитке штурмана. 33.3. Включите выключатель ГИК-1 на правой панели приборной доски. 33.4. После 2—3 мин прогрева нажмите кнопку «Быстрое согласование» на приборной доске. Стрелка указателя КППМ должна двигаться со скоростью согласования не менее 8,5 град/с. Допускается колебание стрелки с амплитудой в 1°. 33.5. В зависимости от положения самолета кремальерой ввода магнитного склонения на указателе УШ-2 установите на АК-1 один из курсов: 45°, 135°, 225°, 315°. 33.6. Угол карты на АК-1 установите равным «0». 33.7. Рукоятку скорости ветра на ЗВ-1 установите на «0», угол ветра выставьте равным «0». 33.8. Подсоедините к приемнику ПВД-7 на правом борту фюзеляжа самолета установку КПА-ПВД (КПУ-3) и создайте в системе давление, соответствующее скорости 400 км/ч по указателю КУС-730/1100 правого пилота. Следует учитывать алгебраическую сумму поправок по формуле $V_p = V + \Delta V_n + V_{\text{тар}} + \Delta V_d + \frac{(V + \Delta V_n + \Delta V_{\text{тар}} + \Delta V_d) 0,2 (15^\circ - \Delta t^\circ)}{100},$ где V — 400 км/ч;		Если напряжение не соответствует ТТ, вызовите техника по электрооборудованию для устранения неисправности.	К К К К К К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33

Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
$\Delta V_{\text{и}}$ — инструментальная погрешность КУС-730/1100 правого пилота, записанная в его паспорте; $\Delta V_{\text{тар}}$ — поправка КУС, приведенная в табл. 7; $\Delta V_{\text{д}}$ — поправка на атмосферное давление дня, приведенная в табл. 8; Δt° — поправка на температуру при отклонении ее от 15 °С. Если температура больше 15 °С, то поправку вычитать; если меньше 15 °С, то поправку прибавлять. Примечание. Атмосферное давление и температуру запрашивать на метеостан- ции аэропорта. Атмосферное давление привести к месту стоянки самолета. Т а б л и ц а 7 Поправки на расхождение тарировок датчика воздушной скорости				
Задаваемые точки по ДВС, км/ч	Показания по КУС, км/ч	Поправка для КУС, км/ч		
400	404	+ 4		
700	722	+ 22		
33.9. Выключите питание НИ-50БМ. 33.10. Установите стрелки счетчика координат СЧ на «0». Стрелки следует подводить к требуемым показаниям в направлении, про- тивоположном их вращению при испытании. 33.11. Включите питание НИ-50БМ и секундомер. 33.12. Через 15 мин выключите питание и секундомер. Снимите показания стрелки С — L' (км) и стрелки В — L'_p (км) счетчика координат СЧ.				К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

Таблица 8

Поправки и скорости в зависимости от атмосферного давления

Заданная скорость ДВС, км/ч	Атмосферное давление, мм рт. ст.												
	725—730	731—735	736—740	741—745	746—750	751—755	756—760	761—765	766—770	771—775	776—780	781—785	786—790
400	+9	+7	+6	+5	+3	+2	+1	—1	—2	—3	—4	—6	—7
700	+14	+12	+10	+8	+5	+3	+1	—1	—3	—5	—7	—9	—11

33.13. Вычислите абсолютную погрешность ΔC и ΔB по формулам:

а) $\Delta C = L'_c - L_c$, где L_c — расчетное показание стрелки С, равное 70,7 км;

б) $\Delta B = L'_b - L_b$, где L_b — расчетное показание стрелки В, равное 70,7 км.

33.14. Вычислите относительную погрешность в процентах по формуле

$$\delta = \frac{\sqrt{\Delta C^2 + \Delta B^2}}{L} \cdot 100\%,$$

где L — расчетная дальность, равная 100 км.

Относительная погрешность не должна превышать 5,5 %

Если относительная погрешность не соответствует ТТ, то замените комплект НИ-50БМ.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
33.15. Установите стрелки счетчика координат СЧ на «0». Стрелки следует подводить к требуемым показаниям в направлении, противоположном их вращению при испытании. 33.16. Установите скорость ветра ЗВ-1 равной 100 км, угол ветра $\delta = 90^\circ$. 33.17. С помощью установки КПА-ПВД (КПУ-3) создайте в системе давление, соответствующее расчетной скорости. $V_p = V + \Delta V_{\text{и}} + \Delta V_{\text{тар}} + \Delta V_{\text{д}} + \frac{(V + \Delta V_{\text{и}} + \Delta V_{\text{тар}} + \Delta V_{\text{д}})0,2(15^\circ - \Delta t^\circ)}{100},$ где $V = 700$ км/ч (остальные данные указаны в п. 33.8). 33.18. Включите питание НИ-50БМ и секундомер. 33.19. Через 8 мин 34 с выключите питание и секундомер. Снимите показания стрелки С — L'_c (км) и стрелки В — $L'_в$ (км). 33.20. Вычислите абсолютную погрешность ΔC и ΔB по формулам: а) $\Delta C = L'_c - L_c$, где L_c — расчетное показание стрелки С, равное 70,7 км на курсах 45° и 315°, и 85 км на курсах 135° и 225°; б) $\Delta B = L'_в - L_в$, где $L_в$ — расчетное показание стрелки В, равное 85 км на курсах 45° и 315°, и 70,7 км на курсах 135° и 225°. 33.21. Вычислите относительную погрешность в процентах по формуле $\delta = \frac{\sqrt{\Delta C^2 + \Delta B^2}}{L} \cdot 100\%,$ где L — расчетная дальность, равная 110,6 км. Относительная погрешность не должна быть более 5,5 %.	Если относительная погрешность превышает допуск, указанный в ТТ, то отрегулируйте напряжение переключателем на РК НИ-50БМ.	К К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33

Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
33.22. Выключите АЗС-2 «Питание НИ-50» и выключатель ГИК-1.			Если НИ-50БМ занижает показания, то поверните переключатель в сторону понижения напряжения и обратно. Если регулировкой нельзя добиться необходимой точности показаний НИ-50БМ, замените комплект НИ-50БМ.	К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы		
Установка КПА-ПВД (КПУ-3).				

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34	На страницах 109—118	
Пункт РО	Настройка порогов срабатывания блока БКК-18 пультом ПН-8	Трудоемкость 1,00 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Подготовительные работы: 1.1. Установите пульт на самолете в месте, удобном для настройки блока БКК-18. 1.2. Снимите крышку пульта, отверните винты, достаньте из-под крышки соединительный и настроечный жгуты. 1.3. Отверните прижимные винты с упорных стоек имитатора и выньте его из рамы пульта с помощью рычага, прикладываемого к комплекту БКК-18. 1.4. Подсоедините имитатор к пульту соединительным жгутом. 1.5. Установите переключатели и выключатели пульта в положения: S_1, S_2, S_3 — «1»; S_4 — «Откл. PV_1»; S_5 — «30В»; S_6, S_8, S_9 — «Откл.»; S_7 — «Норм»; S_{10} — «—». 1.6. Отверните прижимные винты и винт заземления блока БКК-18, выньте его из рамы с помощью рычага. 1.7. Установите имитатор вместо блока БКК-18, а блок БКК-18 — на раму пульта с помощью рычага, прикладываемого к комплекту БКК-18, и закрепите их прижимными винтами. 1.8. Снимите крышку с надписью «Регулировка» с лицевой панели блока БКК-18. 1.9. Подключите жгутом настройки блок БКК-18 к пульту, следите за тем, чтобы номер штырька жгута настройки соответствовал номеру гнезда блока БКК-18. 1.10. Убедитесь в наличии напряжения постоянного тока в бортсети самолета. Величина напряжения должна быть 27—29 В.			К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.11. Включите авиагоризонты АГБ-3К, АГД-1С левого и правого пилотов, блок БКК-18 согласно ТК № 16 настоящего выпуска. 1.12. Установите выключатели В1, В2, В3 на блоке ВКК-18 в положение «Откл». 1.13. Установите на пульте ПН-8 переключатель S_{10} в положение «+». 1.14. Поочередно устанавливая переключатель S_6 в положения «1—2—3—4», измерьте по прибору PV_2 величину напряжения постоянного тока. Величина напряжения должна быть $27^{+2,4}_{-3,0}$ В. Примечание. В дальнейшем при измерении величины напряжения с помощью прибора PV_2 в целях исключения повреждения стрелки необходимо предварительно переключателем S_5 выбрать соответствующий масштаб. 1.15. Установите на пульте ПН-8 переключатель S_4 в положение «36 В 400 Гц», и по прибору PV_1 определите величину напряжения переменного тока. Величина напряжения переменного тока должна быть $36^{+1,8}_{-3,6}$ В. 1.16. Установите на пульте ПН-8 переключатель S_8 в положение «Обнул». При этом светосигнализаторы отказов авиагоризонтов должны погаснуть (если они горели) и должен загореться светосигнализатор «НЕТ КОНТРОЛЯ АГ». 2. Настройка порогов срабатывания левого канала: 2.1 Определите по прибору PV_1 величину напряжения переменного тока. По табл. 1 определите величину напряжения настройки U_n канала блока. Примечание. При настройке блока БКК-18 необходимо периодически проверять величину напряжения переменного тока 36 В 400 Гц по прибору PV_1 для коррекции величины напряжения настройки. 2.2. Установите переключатель S_3 в положение «3» и, поочередно устанавливая переключатель S_6 в положения «Г_{н3}», «Г_{н6}», измерьте величину напряжения по прибору PV_2. Затем установите переключатель S_3 в положение «4» и, устанавливая переключатель S_6 в положения «Г_{н3}», «Г_{н6}», так же измерьте величину напряжения по прибору PV_2.		К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

Т а б л и ц а

Канал настройки	Гнезда пульта для из- мерения сигнала датчиков	Пере- ключа- тели пульта	Положе- ние пе- реключа- теля пульта при на- стройке каналов	Подканал Б1		Подканал Б2		Напряжение настройки (U_n) при изменении величин напряжения питания блока переменным током 36 В 400 Гц (В)				
				Гнездо блока Γ_n	$U_{\Gamma n}$	Гнездо блока Γ_n	$U_{\Gamma n}$					
								32,4 33,4	33,5 34,4	34,5 35,4	35,5 36,4	36,5 37,8
Резервный	X5	S_1	$\frac{3}{4}$	1	$\frac{(U_1)_3}{(U_1)_4}$	4	$\frac{(U_4)_3}{(U_4)_4}$					
Правый	X11	S_2	$\frac{3}{4}$	2	$\frac{(U_2)_3}{(U_2)_4}$	5	$\frac{(U_5)_3}{(U_5)_4}$	10,8	11,1	11,5	11,8	12,1
Левый	X13	S_3	$\frac{3}{4}$	3	$\frac{(U_3)_3}{(U_3)_4}$	6	$\frac{(U_6)_3}{(U_6)_4}$					

Примечание. Переключателем S_5 выберите масштаб шкалы, удобный для измерения величины напряжения постоянного тока. Переключателем S_{10} выберите необходимую полярность.
Данные запишите в табл. 2.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль								
Т а б л и ц а 2 <table><tr><th>$(U_3)_3$</th><th>$(U_3)_4$</th><th>$(U_6)_3$</th><th>$(U_6)_4$</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 2.3. Определите для обоих подканалов блока разность между суммой полученных величин и величиной напряжения настройки по формулам $\Delta B1 = U_n - [(U_3)_3 + (U_3)_4];$ $\Delta B2 = U_n - [(U_6)_3 + (U_6)_4];$ $\Delta B1$ и $\Delta B2$ должны быть $\leq 0,1$ В. Если $\Delta B1$ и $\Delta B2 > 0,1$ В, то произведите подрегулировку значений $(U_3)_3$ или $(U_3)_4$ резистором 3 в подканале Б1, $(U_6)_3$ или $(U_6)_4$ резистором 3 в подканале Б2; при отрицательных величинах $\Delta B1$, $\Delta B2$ — в сторону уменьшения на величину $\frac{\Delta B1}{2}$, $\frac{\Delta B2}{2}$, при положительных — в сторону увеличения на эту же величину. Повторно измерьте величины напряжения согласно пп. 2.1—2.3. Если $\Delta B1$ и $\Delta B2 \leq 0,1$ В, то настройка считается законченной. Если $\Delta B1$ или $\Delta B2 > 0,1$ В, то настройку повторите. 3. Настройка порогов срабатывания правого канала: 3.1. Измерьте по прибору PV_1 величину напряжения переменного тока. По табл. 1 определите величину напряжения настройки U_n канала блока.	$(U_3)_3$	$(U_3)_4$	$(U_6)_3$	$(U_6)_4$					Если настройка не получается, то замените блок БКК-18 и проверьте авнагоризонты. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам.	К
$(U_3)_3$	$(U_3)_4$	$(U_6)_3$	$(U_6)_4$							

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль								
3.2. Установите переключатель S_2 в положение «3» и, поочередно устанавливая переключатель S_6 в положения «Г_н2», «Г_н5», измерьте величину напряжения по прибору PV_2 в гнездах блока правого канала. Затем установите переключатель S_2 в положение «4» и, устанавливая переключатель S_6 в положения «Г_н2», «Г_н5», также измерьте величины напряжения по прибору PV_2. Данные запишите в табл. 3. Т а б л и ц а 3 <table><tr><th>$(U_2)_3$</th><th>$(U_2)_4$</th><th>$(U_5)_3$</th><th>$(U_5)_4$</th></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 3.3. Определите для обоих подканалов блока разность между суммой полученных величин и величиной напряжения настройки по формулам $\Delta B1 = U_n - [(U_2)_3 + (U_2)_4]$; $\Delta B2 = U_n - [(U_5)_3 + (U_5)_4]$. $\Delta B1$ и $\Delta B2$ должны быть $\leq 0,1$ В. Если $\Delta B1$ и $\Delta B2 > 0,1$ В, то произведите подрегулировку значений $(U_2)_3$ или $(U_2)_4$ резистором 2 в подканале Б1, $(U_5)_3$ или $(U_5)_4$ резистором 2 в подканале Б2; при отрицательных величинах $\Delta B1$, $\Delta B2$ — в сторону уменьшения на величину $\frac{\Delta B1}{2}$, $\frac{\Delta B2}{2}$, при положительных — в сторону увеличения на эту же величину. Повторно измерьте величины напряжения согласно пп. 3.1—3.3. Если $\Delta B1$ и $\Delta B2 \leq 0,1$ В, то настройка считается законченной. Если $\Delta B1$ или $\Delta B2 > 0,1$ В, то настройку повторите.	$(U_2)_3$	$(U_2)_4$	$(U_5)_3$	$(U_5)_4$					Если настройка не получается, то замените блок БКК-18 и проверьте авиано-	
$(U_2)_3$	$(U_2)_4$	$(U_5)_3$	$(U_5)_4$							

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль								
4. Настройка порогов срабатывания резервного канала: 4.1. Измерьте по прибору PV_1 величину напряжения переменного тока. По табл. 1 определите величину напряжения настройки U_n канала блока. 4.2. Установите переключатель S_1 в положение «3», переключатель S_6 — в положение «Г_н1», «Г_н4» и измерьте величину напряжения по прибору PV_2, затем установите переключатель S_1 в положение «4» и так же измерьте величину напряжения по прибору PV_2. Данные запишите в табл. 4. Т а б л и ц а 4 <table><tr><th>$(U_1)_3$</th><th>$(U_1)_4$</th><th>$(U_4)_3$</th><th>$(U_4)_4$</th></tr><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 4.3. Определите для обоих подканалов блока разность между суммой полученных величин и величиной напряжения настройки по формулам $\Delta B1 = U_n - [(U_1)_3 + (U_1)_4];$ $\Delta B2 = U_n - [(U_4)_3 + (U_4)_4].$ $\Delta B1$ и $\Delta B2$ должны быть $\leq 0,1$ В. Если $\Delta B1$ и $\Delta B2 > 0,1$ В, то произведите подрегулировку значений $(U_1)_3$ или $(U_1)_4$ резистором 1 в подканале Б1, $(U_4)_3$ или $(U_4)_4$ резистором 1 в подканале Б2; при отрицательных величинах $\Delta B1$, $\Delta B2$ — в сторону уменьшения на величину $\frac{\Delta B1}{2}$ или $\frac{\Delta B2}{2}$. при положительных — в сторону увеличения на эту же величину.	$(U_1)_3$	$(U_1)_4$	$(U_4)_3$	$(U_4)_4$					ризонты. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам.	К
$(U_1)_3$	$(U_1)_4$	$(U_4)_3$	$(U_4)_4$							

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Повторно измерьте величины напряжения согласно пп. 4.1—4.3. Если $\Delta B1$ и $\Delta B2 \leq 0,1$ В, то настройка считается законченной. Если $\Delta B1$ или $\Delta B2 > 0,1$ В, то настройку повторите. Примечание. Если в одном из гнезд регулировочным резистором напряжение настройки не устанавливается, то необходимо установить на всех гнездах величину напряжения настройки, соответствующую меньшей величине напряжения питания переменного тока (по табл. 1). ВНИМАНИЕ! 1. ПРИ ИЗМЕРЕНИИ ВЕЛИЧИН НАПЯЖЕНИЯ НА ГНЕЗДАХ БЛОКА БКК-18 ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ S_6 ПУЛЬТА ПЕРЕВЕДИТЕ В ОДНО ИЗ ПОЛОЖЕНИЙ «Г_{н1}» — «Г_{н6}», СООТВЕТСТВУЮЩИХ НАСТРАИВАЕМОМУ ПОДКАНАЛУ СОГЛАСНО ТАБЛ. 1. УДОБНЫЙ ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ МАСШТАБ ВЫБИРАЙТЕ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЕМ S_5, А НЕОБХОДИМУЮ ПОЛЯРНОСТЬ — ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЕМ S_{10}. 2. ПРИ УСТАНОВКЕ НАПЯЖЕНИЯ В ОДНОМ ПОДКАНАЛЕ ВОЗМОЖНО ИЗМЕНЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ НАПЯЖЕНИЯ В ДРУГОМ ПОДКАНАЛЕ, КОТОРУЮ НЕОБХОДИМО ПОДРЕГУЛИРОВАТЬ ДО ТРЕБУЕМОЙ. 3. НАСТРОЙКА СЧИТАЕТСЯ ЗАКОНЧЕННОЙ, КОГДА ПОСЛЕ ИЗМЕРЕНИЯ УСТАНОВЛЕННЫХ ВЕЛИЧИН НАПЯЖЕНИЯ В ОБОИХ ПОДКАНАЛАХ БЛОКА БКК-18 ПОДРЕГУЛИРОВКА НЕ ТРЕБУЕТСЯ. 4. ГНЕЗДА БЛОКА БКК-18 «Г_{н1}», «Г_{н2}», «Г_{н3}», «Г_{н4}», «Г_{н5}», «Г_{н6}» НА КОРПУС БЛОКА НЕ ЗАМЫКАЙТЕ. ЗАМЫКАНИЕ НАКОРОТКО ГНЕЗД БЛОКА БКК-18 НА КОРПУС ПРИВОДИТ К ПЕРЕГРУЗКЕ И ОТКАЗУ ЭЛЕМЕНТОВ БЛОКА. 5. ВЕЛИЧИНУ НАПЯЖЕНИЯ СИГНАЛА С ДАТЧИКА ПЕРЕМЕННОГО ТОКА НА ГНЕЗДАХ ПУЛЬТА Х4—Х5, Х9—Х11, Х13—Х14 ИЗМЕРЯЙТЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ГНЕЗДА Х17. Пример. Произведите настройку блока БКК-18 на самолете Ан-24 по правому каналу.	Если настройка не получается, то замените блок БКК-18 и проверьте авиагоризонты. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль								
а) Величина напряжения питания, измеренная по прибору PV_1, равна 35,8 В. По табл. 1 данной величины напряжения питания соответствует величина напряжения настройки U_n, равная 11,8 В. б) При переводе переключателя S_2 поочередно в положения «3», «4» и измерении величин напряжения на гнездах «Г_{н2}» и «Г_{н5}» величины напряжения составили: Т а б л и ц а 5 <table><tr><th>$(U_2)_3$</th><th>$(U_2)_4$</th><th>$(U_5)_3$</th><th>$(U_5)_4$</th></tr><tr><td>5,8</td><td>6,2</td><td>5,6</td><td>6,0</td></tr></table> Определяемая для обоих подканалов блока БКК-18 разность между суммой полученных величин и требуемой величиной: $\Delta B1 = U_n - [(U_2)_3 + (U_2)_4] = 11,8 - (5,8 + 6,2) = -0,2 \text{ В};$ $\Delta B2 = U_n - [(U_5)_3 + (U_5)_4] = 11,8 - (5,6 + 6,0) = 0,2 \text{ В}.$ Полученные величины не укладываются в допуск. в) Производим подрегулировку значений $(U_2)_3$ или $(U_2)_4$ на величину $\frac{\Delta B1}{2}$ в сторону уменьшения и соответственно $(U_5)_3$ или $(U_5)_4$ на величину $\frac{\Delta B2}{2}$ в сторону увеличения. г) Повторно измеряем величины напряжения согласно подпункту «б». Если $\Delta B1 \leq 0,1 \text{ В}$ и $\Delta B2 \leq 0,1 \text{ В}$, то настройка данного канала считается законченной.	$(U_2)_3$	$(U_2)_4$	$(U_5)_3$	$(U_5)_4$	5,8	6,2	5,6	6,0		
$(U_2)_3$	$(U_2)_4$	$(U_5)_3$	$(U_5)_4$							
5,8	6,2	5,6	6,0							

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Если $\Delta B1 > 0,1$ В или $\Delta B2 > 0,1$ В, то необходимо повторить настройку блока согласно подпункту «в». 5. Заключительные работы: 5.1. Выключите БКК-18 и авиагоризонты согласно ТК № 16 настоящего выпуска. 5.2. Отверните прижимные винты и отсоедините с помощью рычага имитатор от рамы самолета. 5.3. Отсоедините измерительный жгут от блока БКК-18 и пульта. Уложите жгут в крышку пульта. 5.4. Отверните прижимные винты и отсоедините с помощью рычага блок БКК-18 от рамы пульта. 5.5. Вставьте в раму самолета с помощью рычага блок БКК-18 и закрепите его прижимными винтами, а имитатор вставьте в раму пульта ПН-8. 5.6. Приверните жгут металлизации к блоку БКК-18 винтом заземления. 5.7. Установите переключатели В1, В2, В3 на лицевой панели блока БКК-18 в положение «Включено». 5.8. Закройте на блоке БКК-18 крышку с надписью «РЕГУЛИРОВКА». Опломбируйте её. 5.9. Включите авиагоризонты согласно ТК № 16 настоящего выпуска. 5.10. Включите БКК-18 на левой приборной доске и проверьте его работоспособность согласно ТК № 16 настоящего выпуска. 5.11. Выключите БКК-18 и авиагоризонты согласно ТК № 16 настоящего выпуска. 5.12. Выключите питание бортсети самолета постоянным током. 5.13. Произведите запись в § 8 паспорта блока БКК-18 о выполнении настройки и проверки порогов срабатывания блока. Примечание. Работу по настройке порогов срабатывания выполняйте при: — первичной установке БКК-18 на самолет; — замене блока БКК-18.		Х

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
— замене указателя АГД-1С или резервного авиагоризонта АГБ-3К; — не соответствии порогов срабатывания при проверке настройки БКК-18 по регламенту.		
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Пульт настройки ПН-8.	Отвертка часовая 7810-0081; рычаг 7С6-354-005 из комплекта БКК-18; отвертка ГОСТ 17199—71.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35	На странице 119	
Пункт РО	Разворот датчиков вибрации МВ-25Г вокруг собственной оси на 120°	Трудоемкость 0,36 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Для разворота датчика МВ-25Г, не имеющего контрольных меток и цифр на торце корпуса вокруг собственной оси на 120° выполните следующие работы: — расконтрите винты крепежного фланца датчика вибрации МВ-25Г справа на двигателе; — нанесите карандашом совмещенные метки на корпусе датчика и фланца его крепления; — от метки на фланце нанесите по часовой стрелке другую метку, удаленную на 120° по окружности фланца; — выверните на 2—3 оборота винты крепления фланца датчика вибрации МВ-25Г; — разверните датчик вибрации МВ-25Г вокруг собственной оси до совмещения метки на датчике с новой меткой на фланце; — заверните и законтрите винты крепления фланца датчика вибрации МВ-25Г на кронштейне. Винты фланца крепления датчика должны быть затянуты до отказа и законтрены на заворачивание; проверьте тарировку блока фильтров и работоспособность аппаратуры измерителя вибрации двигателя (см. ТУ, вып. 20, ч. III, ТК № 40).			К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; отвертка $l=150$ ГОСТ 17199—71; транспортир; карандаш.	Проволока КО 0,8 ГОСТ 792—67.	

ДОПОЛНЕНИЕ К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ КАРТЕ № 35

11 Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30" Выпуска 20 (часть 2),- издания 1987г. В технологическую карту № 35 на стр. 119 в графе "Содержание операции и, технические требования (ТТ) внести следующие изменения

1. Текст первых двух строк сверху заменить текстом:

"Для поворота датчика МВ-23Г, не имеющего контрольных, меток, и цифр на торце корпуса, вокруг собственной оси на 120° выполните следующие работы:"..

2. Перед второй строкой снизу внести текст:

"Для разворота датчика МВ-23Г, имеющего контрольные метки и цифры на торце корпуса (Рис.3а), выполните следующие работы:

- расконтрите винты крепления фланца датчика, вибрации МВ-25Г кронштейну двигателя;
- против метки на задней крышке датчика, расположенной вертикально вверх, нанесите на фланце датчика карандашом метку толщиной 1,5-2 мм;
- ослабьте крепление фланца датчика, к кронштейну двигателя, вывернув винты крепления фланца на 2-3 оборота;
- разворотом датчика по часовой стрелке, совместите одну меток на задней крышке датчика с карандашной меткой на фланце датчика согласно таблице:

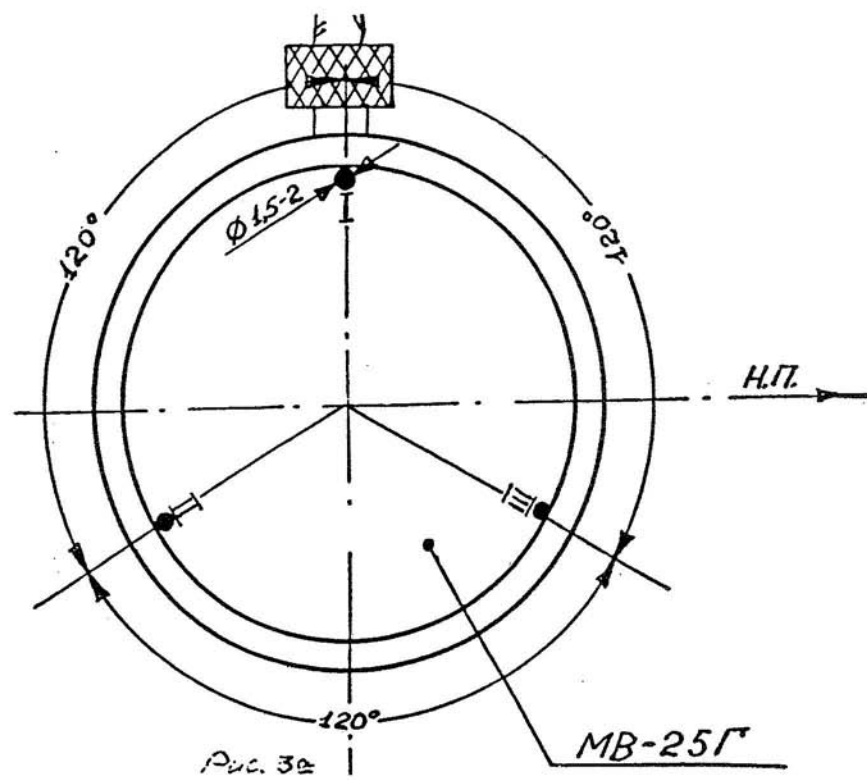
Таблица установки датчика Г/1В-25Г по меткам

Метка	Наработка (часы)
I	0,2700
II	900,3600
III	1800, 4500

- затяните до упора винты крепления фланца датчика к кронштейну двигателя; винты крепления законтрите проволокой КС 0,8-КД отверстия в головках винтов;

- в разделе 6 паспорта датчика МВ-25Г сделайте запись:

Налет _____ часов, датчик установлен по метке _____



К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36	На страницах 120—122	
Пункт РО	Измерение сопротивления изоляции термопар Т-80Т и сопротивления внешних цепей УРТ-24А и указателя ИТГ-2	Трудоемкость 0,73 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
36.1. Измерьте сопротивление изоляции термопар Т-80Т со стороны указателя ИТГ-2. Для этого выполните следующие работы: 36.1.1. Откройте центральную панель приборной доски. 36.1.2. Расконтрите и отсоедините ШР указателя ИТГ-2. 36.1.3. Подсоедините один проводник мегомметра к контакту 1 бортовой части ШР, а другой проводник — к корпусу самолета. Измерьте сопротивление изоляции. Измерьте сопротивление изоляции. Сопротивление изоляции не должно быть менее 0,02 МОм. 36.1.4. Подсоедините один проводник мегомметра к контакту 3 бортовой части ШР, другой проводник — к корпусу самолета. Измерьте сопротивление изоляции. Сопротивление изоляции не должно быть менее 0,02 МОм. 36.2. Измерьте сопротивление внешней цепи указателя ИТГ-2. Для этого выполните следующие работы: 36.2.1. Замкните перемычкой гнезда 2 и 3 бортовой части ШР ИТГ-2. Сопротивление перемычки, изготовленной из провода, не должно быть более 0,03 Ом. 36.2.2. Подсоедините контакты 1 и 4 бортовой части ШР ИТГ-2 к мосту постоянного тока и определите сопротивление внешней цепи. Сопротивление внешней цепи должно быть 14,9—15,1 Ом. Примечание. Сопротивление соединительных проводов не должно быть более 0,03 Ом. 36.2.3. Снимите перемычку с бортовой части ШР ИТГ-2. 36.2.4. Отсоедините мост постоянного тока от бортовой части ШР ИТГ-2. 36.2.5. Произведите стыковку ШР указателя ИТГ-2.		Если сопротивление изоляции термопар менее 0,02 МОм, то термопары замените на новые. То же.	К
		Если сопротивление не соответствует ТТ, проверьте электроцепи согласно фидерным схемам, устраните неисправность.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
36.2.6. Затяните и законтрите гайку ШР. 36.2.7. Установите и укрепите центральную панель приборной доски. 36.3. Измерьте сопротивление изоляции термопар Т-80 со стороны УРТ-24, для чего: 36.3.1. Расконтрите и отвинтите винты крепления крышки клеммной колодки УРТ-24А. 36.3.2. Вскройте крышку клеммной колодки УРТ-24А. 36.3.3. Отсоедините провода от клемм 1 и 2 клеммной колодки УРТ-24А. 36.3.4. Один проводник мегомметра подсоедините к проводу, отсоединенному от клеммы 1 клеммной колодки УРТ-24А, а другой проводник — к корпусу самолета, произведите измерение сопротивления изоляции, затем один проводник мегомметра подсоедините к проводу, отсоединенному от клеммы 2 клеммной колодки УРТ-24А, а другой проводник — к корпусу самолета, произведите измерение сопротивления изоляции. Сопротивление изоляции термопар не должно быть менее 0,02 МОм. Величина сопротивления изоляции всей схемы соединения термопар не должна быть менее 1,67 кОм. 36.4. Измерьте сопротивление внешней цепи УРТ-24А, для чего: 36.4.1. Подсоедините мост постоянного тока к проводам с маркировкой «1» и «2» и определите сопротивление внешней цепи. Сопротивление внешней цепи должно быть 1,2—1,9 Ом. 36.4.2. Подсоедините провода к клеммной колодке УРТ-24А. Подсоединение проводов производите согласно маркировке на наконечниках и колодке агрегата. 36.4.3. Закройте крышку клеммной колодки, завинтите и законтрите винты крепления.	Если сопротивление не соответствует ТТ, проверьте электроцепи согласно фидерным схемам, устраните неисправность. То же.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Мегомметр на 500 В М1101М, М4100/3; мост постоянного тока типа Р-333.	Отвертка $l=150$ ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ торцовый 5×7 ГОСТ 11737—74; ключ для гаек ШР 24-9022-20.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37	На стр. 123	
Пункт РО	Измерение погрешности топлива СПУТ1-5АЕ (СПУТ1-5ВЕ) на делениях шкалы “0” и “Максимум” показывающего прибора	Трудоемкость 2,77 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
37.1. При полностью слитом топливе из баков включите топливомер и проверьте показания показывающего прибора в положении «Сумма» и по группам баков. Стрелки показывающего прибора должны установиться на нуль. Допускаются отклонения $\pm 4\%$ от конечного значения шкалы показывающего прибора. 37.2. При полностью заправленных баках топливом включите топливомер и проверьте показания показывающего прибора в положении «Сумма» и по группам баков. Стрелки показывающего прибора должны показывать количество топлива заправленного в баки. Допускаются отклонения $\pm 4\%$ от количества заправленного топлива. Примечание. Слив топлива из баков, заправку их топливом, измерение количества топлива в баках мерной линейкой производит техник по эксплуатации самолета. Включение и проверку топливомера производите по ТК № 16 данного выпуска.		Произведите регулировку нуля. См. Технологические указания, ТК № 38, вып. 20, ч. 3. То же.	К К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38	На страницах 124—127	
Пункт РО	Продувка трубопроводов систем полного и статического давлений	Трудоемкость 2,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
38.1. Для продувки трубопроводов систем полного и статического давлений выполните следующие работы: 38.1.1. Отсоедините от систем полного и статического давлений все анероидно-мембранные приборы, датчики, блоки и агрегаты согласно схеме питания анероидно-мембранных приборов данного самолета. 38.1.2. Расконтрите и отверните гайки с сеткой со штуцеров резервных приемников статического давления (на самолете Ан-26). 38.1.3. Установите заглушки на статические камеры приемника ПВД-7 и бортовые приемники статического давления на правом борту. 38.1.4. Подсоедините поочередно шланг источника сжатого воздуха к резервным приемникам статического давления и с помощью спецпереходников к камерам полного и статического давлений приемников ПВД-7, ПВД-1(М) на левом борту. 38.1.5. Продуйте трубопроводы сжатым воздухом под давлением 200 кПа (2 кгс/см²), поместив чистую вату или белую ветошь вблизи отсоединенных концов трубопроводов продуваемой магистрали. При продувке резервных магистралей краны переключения воздушных давлений установите в положение «РЕЗЕРВНАЯ». Наружу должна выходить непрерывная чистая струя воздуха, а на поверхности ветоши или ваты не должно оставаться частиц грязи, металлической окалины.		При наличии частиц грязи или металлической окалины отсоедините последовательно участки трубопроводов, идущие от приемника воздушных давлений, выявите неисправность. Участки трубопроводов, имеющие закупорку или скопление металлической окалины, снимите, прочистите,	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	промойте или замените на новые. Приемники ПВД-7, ППД-1(М), в воздушных магистралях которых обнаружена металлическая окалина, замените. Если участок трубопровода забит льдом, залейте в него этиловый спирт и спустя 2 мин продуйте сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²) до полного удаления жидкости из трубопровода. После устранения закупорки на участке соедините трубопроводы, продуйте всю магистраль сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²), затем установите на трубопровод заглушки и выдержите магистраль под давлением 300 кПа (3 кгс/см²) в течение 5 мин. Магистраль должна быть полностью герметичной (не допускается падение давления в течение 5 мин). При наличии негерметичности определите места утечки воздуха с помощью мыльной пены, устраните нарушение герметичности и еще раз продуйте.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
38.1.6. Снимите заглушки со статических камер приемника ПВД-7 и бортовых приемников статического давления, расположенных на правом борту, и установите их на соответствующие приемники воздушных давлений на левом борту. 38.1.7. Аналогично пп. 38.1.4, 38.1.5 данной ТК продуйте магистрали полного и статического давлений сжатым воздухом. 38.1.8. Осмотрите влагоотстойники системы. Грязь, влага, посторонние предметы в стаканах влагоотстойников не допускаются. 38.1.9. Установите краны переключения воздушных давлений в положение «ОСНОВНАЯ», законтрите и опломбируйте их. 38.1.10. Наверните гайки с сеткой на штуцера резервных приемников статического давления (на самолете Ан-26). 38.1.11. Подсоедините к системе полного и статического давлений все анероидно-мембранные приборы, датчики, блоки и агрегаты согласно схеме питания анероидно-мембранных приборов данного самолета. 38.1.12. Проверьте работоспособность анероидно-мембранных приборов и герметичность систем полного и статического давлений согласно ТК № 17 данного выпуска. 38.1.13. Аналогично продувке трубопроводов систем АМП продуйте проводку вакуумирования на самолете Ан-30.	те магистраль, убедившись при этом, что наружу выходит чистый воздух. Стаканы влагоотстойников, имеющие грязь и посторонние предметы, замените на новые.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Установка КПА-ПВД (КПУ-3).	Баллон со сжатым воздухом и редуктор; ключ гаечный $S=19 \times 22$; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; спецзаглушки и спецпереходники.	Проволока медная ММ-0,3 ГОСТ 2112—79; пломба 2444А.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39	На страницах 127а	
Пункт РО	Проверка связей системы ССОС с датчиками первичной информации и потребителями	Трудоемкость 2,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
39.1. Подготовительные работы. 39.1.1. Обеспечьте доступ к блоку ПП-5(М), для чего откройте и снимите панели пола на самолете Ан-24 в районе шп. № 17 и 18, на самолете Ан-30 - в районе шп. № 11 и 12 по левому борту. На самолете Ан-26 откройте замки и снимите облицовочную панель на этажерке радиооборудования. 39.1.2. Подключите прибор И5 (из комплекта КП РВ-5) кабелем КК-5 к контрольному ШР радиовысотомера РВ-5(М). 39.1.3. Установите органы управления на лицевой панели прибора И-5 в положения: - И-5 - "ВКЛЮЧЕНО"; - ДОП. МОД. - "ВКЛ."; - КАЛИБРОВКА - "6,25 кГц; - РОД РАБОТЫ - "КАЛИБРОВКА; - ИЗМЕНЕНИЕ - "Н вых. 1"; - КОНТРОЛЬ РВ - среднее положение; - ручки "УСТАНОВКА Н" ("ГРУБО" и "ТОЧНО") - в левое крайнее положение; - ручка "АМПЛИТУДА" - правое крайнее положение. 39.1.4. Подсоедините переходным шлангом установку КПА - ПВД(КПУ-3) к камере "С₃", ("С₂" для самолетов Ан-30) приемника ПВД-7 левого борта. 39.1.5. Заглушите отверстия камеры "С" ("С₂" для самолетов Ан-30) приемника ПВД-7 правого борта. 39.1.6. Подключите к бортовой сети самолета аэродинамный источник постоянного тока 27 В и переменного тока напряжением 115 В 400 Гц согласно ТК № 1 вып. 18, часть 1. 39.1.7. Включите АЗС-2 "ССОС", АЗС-10 "АУАСП", АЗС-5 "Вибратор штурвала" (на самолете Ан-24), АЗС-5 "Упр. шасси" и АЗС-2 "РВ" на шите АЗС. 39.1.8. Установите выключатель "РАДИОВЫСОТОМЕР ВКЛ. - ОТКЛ." на левой панели приборной доски пилотов в положение "ВКЛ". Должны: - отклониться в затененный сектор (конец шкал) и не более, чем через 3 мин. возвратиться на нулевое деление шкалы стрелка указателя УВ-5 (М);			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
- убраться бленкер сигнализации (погаснуть красный светосигнализатор) отказа радиовысотомера на указателе УВ-5 (М) после выхода стрелки из заштененного сектора шкалы; - загореться светосигнальное табло "ИСПРАВНОСТЬ ССОС" на пульте встроенного контроля системы ССОС. 39.1.9 Проверьте систему ССОС встроенным контролем согласно ТК № 11, выпуск 20, часть 1, изд. 1985 года. 39.1.10. Включите АЗС-2 "СИГН. ШАССИ" на щите АЗС. Должны загореться три светосигнализатора зеленого цвета выпущенного положения опор самолета на приборе ППС-2МК. 39.2. Проверка блокировки ССОС при отказе радиовысотомера. 39.2.1. Нажмите и удерживайте переключатель "КОНТРОЛЬ ССОС" в положении "1" на левом пульте пилотов: - не позднее, чем через 5с после нажатия переключателя должны загореться мигающие светосигнальные табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ" на левой и правой панелях приборной доски и прерывисто гудеть сирена. 39.2.2. Установите выключатель РВ-5 (М) в положение "ОТКЛ". Должны: - погаснуть светосигнальные табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ"; - выключиться сирена; - появиться бленкер сигнализации отказа радиовысотомера на указателе УВ-5(М) левого пилота. 39.2.3. Установите выключатель РВ-5 (М) в положение "ВКЛ". Должны: - стрелка на указателе УВ-5(М) левого пилота переместиться в сторону увеличения показаний и не более чем через 3 мин. возвратиться на нулевое деление шкалы; - убраться бленкер сигнализации отказа радиовысотомера на указателе УВ-5 (М); - не более, чем через 5с должны загореться мигающие светосигнальные табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ"; - прерывисто гудеть сирена.	Согласно принципиальной и полумонтажной схем данного самолета проверьте исправность электроцепей связи радиовысотомера с вычислителем ССОС. При исправных электроцепях проверьте исправность радиовысотомера и вычислителя ССОС.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
39.2.4. Отпустите переключатель “КОНТРОЛЬ ССОС”. Должны: - погаснуть светосигнальные табло “ОПАСНО ЗЕМЛЯ”; - выключиться сирена. 39.3. Проверка блокировки ССОС при срабатывании АУАСП. 39.3.1. Нажмите и удерживайте переключатель “КОНТРОЛЬ ССОС” в положении “1”; - не позднее, чем через 5 с после нажатия должны загореться мигающие светосигнальные табло “ОПАСНО ЗЕМЛЯ”; - прерывисто гудеть сирена. 39.3.2. Нажмите кнопку “КОНТРОЛЬ АУАСП” (переключатель “АУАСП. КОНТРОЛЬ-СБРОС” нажмите в положение “КОНТРОЛЬ”) на центральной панели приборной доски. Стрелка α тек и сектора α кр указателя УАП-14КР(-01) должны показывать критический угол атаки $(12,3 \pm 0,5)^{\circ}$ на самолете Ан-24, $(11,3 \pm 0,5)^{\circ}$ - на самолете Ан-26, $(11,8 \pm 0,5)^{\circ}$ - на самолете Ан-30, а стрелка η должна оставаться в начале сектора, определяющего критическую перегрузку $+2,4g$. Должна включиться сигнализация: - мигающая на указателе УАП-14КР (-01) и на светосигнальном табло “КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ” правого пилота; - непрерывная на светосигнальном табло “КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ” левого пилота; - вибратор штурвала (на самолете Ан-24); - погаснуть светосигнальные табло “ОПАСНО ЗЕМЛЯ”; - выключиться сирена. 39.3.3. Отпустите кнопку “КОНТРОЛЬ АУАСП” (переведите переключатель “АУАСП. КОНТРОЛЬ - СБРОС” в положение “СБРОС”). Стрелка α тек указателя УАП-14КР(-01) должна показывать угол, соответствующий углу отклонения флюгера ДУА, стрелка η - установиться против значения $+(1 \pm 0,2)$, а нижний обрез сектора α кр - на значении $(12,3 \pm 0,5)^{\circ}$ - на самолете Ан-24, $(11,3 \pm 0,5)^{\circ}$ - на самолете Ан-26,	Согласно принципиальной и полумонтажной схем данного самолета проверьте исправность электроцепи связи указателя УАП системы АУАСП с вычислителем ССОС. При исправной электроцепи проверьте исправность блоков системы АУАСП и вычислителя ССОС.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
(11,8±0,5)^о - на самолете Ан-30. Должно мигать светосигнальное табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ" и прерывисто гудеть сирена. 39.3.4. Отпустите переключатель. Должно погаснуть светосигнальное табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ" и включиться сирена. 39.4. Проверка блокировки ССОС при отказе БДЛУ1-3. 39.4.1. Нажмите и удерживайте переключатель "КОНТРОЛЬ ССОС" на левом пульте пилотов в положение "1": Должны: - не позднее, чем через 5с после нажатия переключателя должны загореться мигающие светосигнальные табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ" на левой и правой панелях приборной доски; - прерывисто гудеть сирена. 39.4.2. Отключите электропитание датчика БДЛУ1-3 (сняв предохранители СП-2 на панели переменного тока 115/36 В с трансформатором "ССОС" для БДЛУ1-3). При этом: - не позднее, чем через 10с предупредительные сигналы должны выключиться и не позднее, чем через 2 мин. - снова включиться. 39.4.3. Отпустите переключатель "КОНТРОЛЬ ССОС". Должны: - погаснуть светосигнальные табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ"; - выключиться сирена. 39.4.4. Отключите выключатели электропитания системы ССОС. Восстановите электропитание датчика БДЛУ1-3 и снова включите систему ССОС. 39.5. Проверка срабатывания системы ССОС при имитации снижения самолета с убранными опорами шасси. 39.5.1. Установите органы управления на приборе И-5 в положения: - РОД РАБОТЫ - "Установка Н"; - ИЗМЕРЕНИЕ - Н_{вых} II"; - И-5 - "ВКЛ". 39.5.2. Раучками "УСТАНОВКА Н" (ГРУБО) и "ТОЧНО") задайте по указателю УВ-5 (М) левого пилота высоту 100м. 39.5.3. При установленном на подъемники самолете уберите шасси (работу выполняет ИТС по эксплуатации планера). Должны погаснуть светосигнализаторы выпущенного положения шасси.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
39.5.4. Создайте разрежение в камере "С₃" ("С₂" для самолетов Ан-30) питания АМП соответствующее барометрической высоте 250 м и поддерживайте его изменение, соответствующее вертикальной скорости спуска 3,5-4,5 м/с. При этом не позднее, чем через 25 с после создания указанной скорости спуска должны: - загореться мигающие светосигнальные табло "ОПАСНО ЗЕМЛЯ"; - прерывисто гудеть сирена. 39.5.5. Произведите выпуск шасси (выполняет ИТС по эксплуатации планера). Должны: - загореться светосигнализаторы выпущенного положения шасси; - погаснуть светосигнализаторы "ОПАСНО ЗЕМЛЯ"; - выключиться сирена. 39.5.6. Уравняйте давление в магистралях статического давления с атмосферным. 39.5.7. Ручкой "УСТАНОВКА Н" ("ГРУБО") на приборе И-5 уменьшите высоту до Ом. Примечание. При уменьшении высоты возможно срабатывание сигнализации ССОС. 39.6. Установите выключатель питания на приборе И-5 в положение "ВЫКЛЮЧЕНО". 39.7. Установите выключатели "РВ" и "АУАСП" в положение "ВЫКЛЮЧЕНО". 39.8. Выключите АЗС-2 "ССОС", АЗС-10 "АУАСП", АЗС-2 "РВ", АЗС-5 "УПР.ШАССИ", АЗС-5 "ВИБРАТОР ШТУРВАЛА" (на самолете Ан-24), АЗС-2 "СИГН. ШАССИ". 39.9. Отстыкуйте ШР кабеля прибора И-5 от контрольного ШР радиовысотомера и установите на контрольный ШР технологическую заглушку. 39.10. Отсоедините установку КПА-ПВД(КПУ-3) от приемника ПВД-7 по левому борту, снимите заглушку с приемника ПВД-7 по правому борту и установите на них чехлы.	Согласно принципиальной и монтажной схем данного самолета проверьте исправность электроцепи связи сигнализации положения шасси и вычислителя системы ССОС.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Прибор И-5 из комплекта КП РВ-5; Установка КПА-ПВД (КПУ-3); комбинированный прибор Ц-4313.	Спецключ для ШР36-60; Отвертка L=100 мм, ГОСТ 17199-71.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40	На страницах 127.8	
Пункт РО	Снятие усилителя и указателя высотомера ВЭМ-72ФГ	Трудоемкость 2,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снятие указателя высотомера ВЭМ-72ФГ. 1.1. Обеспечьте доступ к тыльной части корпуса прибора, для чего откройте приборную панель. 1.2. Расконтрите и расстыкуйте штепсельный разъем указателя ВЭМ-72ФГ. 1.3. Отсоедините от штуцера указателя ВЭМ-72ФГ дюритовый шланг. 1.4. Установите на дюритовый шланг заглушку, а штуцер указателя ВЭМ-72-ФГ - защитный колпачок. 1.5. Выверните винты крепления указателя ВЭМ-72ФГ к панели приборной доски и снимите указатель. 1.6. Снимите таблицу поправок показаний указателя ВЭМ-72ФГ. 2. Снятие блока усилителя БУ-72М. 2.1. Расконтрите и отсоедините штепсельные разъемы от блока усилителя БУ-72М. 2.2. Отсоедините перемычку металлизации от блока усилителя БУ-72М. 2.3. Выверните винты крепления блока усилителя и снимите блок.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Инструмент техника по приборному оборудованию.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 41	На страницах 127.9, 127.10	
Пункт РО	Установка усилителя и указателя высотомера ВЭМ-72ФГ	Трудоемкость 2,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установка усилителя и указателя высотомера ВЭМ-72ФГ. 1.1. Сличите номер на рантовом кольце устанавливаемого указателя ВЭМ-72ФГ с номером его таблицы показаний с учетом суммарных поправок . Номер таблицы показаний с учетом суммарных поправок должен соответствовать номеру указателя. Примечание. При установке указателя его поправка должна быть одного знака с высотомером левого пилота и штурмана. 1.2. Установите указатель ВЭМ-72ФГ и закрепите его винтами. 1.3. Произведите стыковку штепсельного разъема указателя ВЭМ-72ФГ, заверните гайку ШР и законтрите его. 1.4. Снимите защитный колпачок со штуцера указателя ВЭМ-72Г и заглушку - с дюритового шланга. 1.5. Подсоедините к штуцеру указателя ВЭМ-72ФГ дюритовый шланг. Должно быть обеспечено надежное подсоединение дюритового шланга к штуцеру. На дюритовом шланге не должно быть следов потертости, трещин, порезов или разрывов резины, а его торцовый обрез, надетый на штуцер, должен быть без расслоений. Дюритовый шланг должен быть с маркировкой голубого цвета и биркой с буквой "С".		При отсутствии таблицы показаний с учетом суммарных поправок или несоответствии номера таблицы номеру указателя ВЭМ-72ФГ направьте его в лабораторию для проверки и составления таблицы, после чего установите на самолет. Дюритовый шланг, имеющий отклонения от ТТ, замените новым такого же сечения и требуемой длины исключающей натяжение дюрита.	К

ВЫПУСК 21. САМОПИСЦЫ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 128—129	
Пункт РО	Снятие для проверки на соответствие НТП самописца КЗ-63, лентопротяжного механизма (ЛПМ) и кодирующего устройства МСРП-12-96. Осмотр и обслуживание мест установки, установка агрегатов на самолет	Трудоемкость 1,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.1. Снимите для проверки в лаборатории на соответствие НТП КЗ-63, ЛПМ и кодирующее устройство МСРП-12-96 (см. Технологические указания, вып. 21, ч. 3, ТК № 1, 2). 1.2. Осмотр мест установки демонтированных агрегатов и техническое обслуживание. 1.2.1. Удалите пыль, грязь с мест установки демонтированных агрегатов. Монтажные подставки (кронштейны) должны быть чистыми. 1.2.2. Осмотрите места установки демонтируемых агрегатов. На монтажных подставках (кронштейнах) не должно быть трещин, коррозии, нарушения лакокрасочного покрытия. 1.2.3. Осмотрите ШР и электропроводку демонтированных агрегатов. ШР должны быть чистыми, не должны иметь повреждений (сколов, трещин). Электропроводка должна быть сухой, чистой, отбортвана к конструкции самолета, не должна иметь повреждения изоляции. 1.2.4. Осмотрите дюритовые шланги статической и динамической проводки КЗ-63.		Монтажные подставки (кронштейны) с трещинами отремонтируйте. Коррозию удалите шлифовальной шкуркой и промойте бензином. Нарушенное лакокрасочное покрытие восстановите. Поврежденные ШР замените. Грязь и пыль удалите волосной кистью. Электропроводку с поврежденной изоляцией замените между двумя ближайшими разъемами.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Дюритовые шланги должны быть чистыми, не должны иметь трещин. 1.2.5. Продуйте чистым сжатым воздухом под давлением 1 кгс/см² трубопровод обдува ЛПМ. Трубопровод обдува ЛПМ должен быть чистым. При продувке из трубопровода должна непрерывно выходить чистая струя воздуха. 1.2.6. Установите на самолет проверенные КЗ-63, ЛПМ и кодирующее устройство МСРП-12-96 (см. Технологические указания, вып. 21, ч. 3, ТК № 1, 2).	Поврежденные дюритовые шланги замените.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Баллон со сжатым воздухом и редуктором типа РС-250-58.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На странице 130	
Пункт РО	Осмотр блоков системы МСРП-12-96	Трудоемкость 0,52 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
2.1. При вскрытых панелях пола осмотрите соединительный блок СБ-1, распределительный щиток РЩ-1, блок питания БП-7, кодирующее устройство, фильтр, блок распределительный БР-40, согласующие блоки БСЧ-03. Проверьте надежность их крепления, подсоединение ШР и электропроводку, подходящую к ним. На корпусах блоков не должно быть механических повреждений (трещин, вмятин), грязи и пыли. Блоки должны быть надежно укреплены. В узлах крепления не должно быть ослаблений и люфтов. ШР должны быть затянуты и законтрены контрвочной проволокой, не должны иметь повреждений (сколов, трещин). Электропроводка должна быть чистой, сухой; не допускаются нарушения отбортовки и повреждения изоляции электропроводки.		Блоки с повреждениями замените. Грязь и пыль удалите х/б салфеткой (волосяной кистью). Подтяните винты крепления блоков и кронштейнов. Поврежденные ШР замените. При ослаблении затяжки гаек ШР, гайки затяните и переконтрите. Грязь очистите волосяной кистью, проводку просушите. Электропроводку с поврежденной изоляцией замените между двумя ближайшими разъемами.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 131—132	
Пункт РО	Осмотр датчиков и сигнализатора скорости ССА-0,7-2,2И системы МСРП-12-96	Трудоемкость 0,95 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.1. При вскрытых панелях лючков и пола выполните следующие работы: 3.1.1. Осмотрите датчики: МУ-615 положения элерона, МУ-615 положения руля высоты, МУ-615 положения руля направления, МП-95 перегрузок, ДВ6П барометрической высоты, ДАС скорости, ДМП-100А давления масла в ИКМ левого и правого двигателей, ДС-11 (МУ-615А) положения РУД левого и правого двигателей; сигнализатор скорости ССА-0,7-2,2И, изд. ИКДРДФ-0,4÷÷0,31. Проверьте надежность их крепления, подсоединение ШР и электропроводку, подходящую к ним. Датчики должны быть надежно укреплены. В узлах крепления не должно быть ослаблений и люфтов. На корпусах датчиков не должно быть механических повреждений (вмятин, трещин), грязи и пыли. ШР должны быть затянуты и законтрены контровочной проволокой, не должны иметь повреждений (сколов, трещин). Электропроводка, подходящая к датчикам, должна быть чистой, сухой, обортована к конструкции самолета, не должна иметь повреждения изоляции. 3.1.2. Проверьте подсоединение дюритовых шлангов к датчикам ДВ6П, ДАС изд. ИКДРДФ-0,4÷÷0,31. Дюритовые шланги на штуцера датчиков ДВ6П, ДАС изделия ИКДРДФ-0,4÷÷0,31 должны быть натянуты до упора, не должны иметь трещин, перегибов.		Подтяните винты крепления датчиков и их кронштейнов. Датчики с повреждениями замените. Грязь и пыль удалите волосной кистью. Поврежденные ШР замените. При ослаблении затяжки гаек ШР, гайки затяните и переконтрите. Грязь очистите волосной кистью, сырую проводку просушите. Электропровода с поврежденной изоляцией замените между двумя ближайшими разъемами. Натяните дюритовые шланги на штуцера датчиков до упора. Дюритовые шланги с	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.1.3. Проверьте крепление рычагов на датчиках МУ615А. Рычаги датчиков МУ-615А для подсоединения к тягам должны быть надежно укреплены на датчиках, не должно быть люфтов в их креплении, винты крепления рычагов должны быть затянуты и законтрены контровочной проволокой. 3.1.4. Проверьте правильность установки стрелки сигнализатора скорости ССА-0,7-2,2И. Стрелка сигнализатора должна стоять на отметке шкалы 70 км/ч.	трещинами и перегибами замените. Затяните винты крепления и переконтрите. Установите стрелку сигнализатора на отметку шкалы 70 км/ч.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 133—135	
Пункт РО	Проверка самописца КЗ-63 после монтажа его на самолет	Трудоемкость 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
4.1. После установки самописца на самолет выполните следующие работы: 4.1.1. Расконтрите замок самописца, нажмите на защелку ручки прибора, сместите ручку в верхнее положение и выньте прибор из корпуса. 4.1.2. Проверьте наличие пленки на ведомой катушке. На ведомой катушке не должна быть видна красная окружность. 4.1.3. Определите фактический запас пленки в часах полета по данным, указанным в бортовом журнале самолета или справке о работе авиатехники в полете с момента последней зарядки самописца пленкой, из расчета, что полная зарядка самописца пленкой (10 м) обеспечивает 20 ч работы прибора. Пленки должно хватить на последующий полет в часах. 4.1.4. Убедитесь в правильном включении отметчика времени. Выключатель отметчика времени должен быть установлен в положение «ВН». 4.1.5. Подсоедините ШР к прибору и законтрите его замком. 4.1.6. Включите АЗС-5 «КЗ-63» на щите АЗС (на самолетах до серии № 5501). 4.1.7. Установите выключатель работы лентопротяжного механизма в положение 5 мм/с. 4.1.8. Нажмите кнопку проверки КЗ-63. Резцы должны записывать скорость, высоту, перегрузки, базовую линию, отметчик времени. Линия записи должна быть ясно различима. Не допускается снятие резцом толстой стружки. 4.1.9. Установите переключатель работы лентопротяжного механизма в положение «АВТОМАТИЧЕСКАЯ». 4.1.10. Убедитесь в работе лентопротяжного механизма на малой скорости. Пленка должна медленно перемещаться. (За 1 мин пленка должна перемещаться на 4,2—5,2 мм. Величина для справки).		Замените пленку. Замените пленку. Установите выключатель в положение «ВН». Замените прибор. Проверьте электроцепи согласно фирменным схемам.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.1.11. Нажмите рукой на бронестакан вниз. При нажатии на бронестакан пленка должна ускоренно перемещаться (4,2—5,2 мм/с. Величина для справки). 4.1.12. Отпустите кнопку проверки самописца. 4.1.13. Нажмите шток концевого выключателя ДП-702 на передней опоре самолета, КЗ-63 должен работать. Резцы должны записывать скорость, высоту, перегрузку, базовую линию и отметки времени. Отпустите шток концевика. 4.1.14. Отсоедините ШР. 4.1.15. Законтрите переключатель работы лентопротяжного механизма в положении «АВТОМАТИЧЕСКАЯ». 4.1.16. На расстоянии 10 мм от входа пленки в бронекассету запишите на пленке наименование аэропорта, дату обслуживания, фамилию и подпись исполнителя. Запись должна быть разборчивая. Примечания: 1. Для удобства записи установите металлическую пластинку (линейку). 2. Если устанавливалась новая лента, то на ее конце запишите номер прибора, дату установки, тип и номер самолета, фамилию и подпись исполнителя, название аэропорта. 4.1.17. Установите прибор в корпус, опустите ручку вниз до защелки, закройте и законтрите замки. Замки должны обеспечивать плотное прилегание стенки прибора к корпусу. 4.1.18. Подсоедините ШР к самописцу и законтрите его замком. 4.1.19. Выключите АЗС-5 «КЗ-63» на щите АЗС (на самолетах Ан-24 до серии № 5501). 4.1.20. Подсоедините дюритовые шланги статической и динамической систем. Дюритовые шланги должны быть насажены на штуцера до упора. 4.1.21. Проверьте герметичность статической и динамической проводок согласно ТК № 17 данного выпуска.	Замените самописец.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
4.11.22. Внесите в бортовой журнал самолета и карту-наряд запись: «Самописец КЗ-63 проверен, исправен. Запас ленты на... ч полета. Дату, фамилию, подпись исполнителя, аэропорт».		
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Установка КПА-ПВД (КПУ-3).	Отвертка ГОСТ 17199—71.	Пленка для (самописцев КЗ-63 ТУ6-17-899—79; проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На страницах 136—137	
Пункт РО	Проверка функционирования ЛПМ системы МСРП-12-96 (1)	Трудоемкость 0,47 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
5.1. После установки ЛПМ на самолет проверьте его функционирование: Примечание. Если аппаратура МСРП-12-96 длительное время не работала при пониженной температуре наружного воздуха, то необходимо блоки МСРП-12-96 перед включением ЛПМ прогреть. Для этого нужно включить выключатель «Контроль МСРП-12-96» на время при температуре: выше +5 °С — 3—5 мин; от +5 до —30 °С — 15 мин; от —31 до —40 °С — 20 мин; от —41 до —50 °С — 30 мин; от —51 до —60 °С — 40 мин. 5.1.1. Включите выключатель «Контроль МСРП-12» на вертикальной панели пульты правого пилота (в правом ЦРУ). 5.1.2. Включите выключатель «Ручное вкл. ЛПМ» на вертикальной панели пульты правого пилота. На пульте должен мигать зеленый светосигнализатор «Работа ЛПМ». 5.1.3. Выключите выключатель «Ручное ВКЛ. ЛПМ». Светосигнализатор должен погаснуть. 5.1.4. Включите АЗС-5 «Поворот. передн. ноги» на щите АЗС. 5.1.5. Включите переключатель «Руление — взлет, посадка» на левой панели приборной доски в положение «ВЗЛЕТ, ПОСАДКА». На вертикальном пульте правого пилота должен мигать светосигнализатор РАБОТА ЛПМ».		Замените лампу в светосигнализаторе. Проверьте электроцепи согласно фидерных схем. Устраните неисправность. Если светосигнализаторы не мигают, замените электролампы. проверьте электроцепи со-	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
5.1.6. Выключите переключатель «Руление — взлет, посадка» на левой панели приборной доски. Светосигнализатор должен погаснуть. 5.1.7. Выключите АЗС-5 «Поворот передн. ноги» на щите АЗС. 5.1.8. Нажмите шток концевого выключателя ДП-702 (поз. 1631) на передней опоре самолета. На вертикальном пульте правого пилота должен мигать зеленый светосигнализатор «Работа ЛПМ». 5.1.9. Отпустите шток концевого выключателя ДП-702 (поз. 1631) на передней опоре самолета. Светосигнализатор должен погаснуть. 5.1.10. Снимите заглушку с ППД-1 «Самописцы штурмана» на самолетах Ан-24, Ан-26 (на самолете Ан-30 лев. ПВД-7). 5.1.11. Подсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) к ППД-1 «Самописцы штурмана» на самолетах Ан-24, Ан-26 (на самолете Ан-30 лев. ПВД-7). 5.1.12. Создайте давление, соответствующее скорости 70—100 км/ч. На вертикальном пульте правого пилота должен мигать зеленый светосигнализатор «Работа ЛПМ». 5.1.13. Сравните давление в системе полного давления с атмосферным. Светосигнализатор должен погаснуть. 5.1.14. Выключите выключатель «Контроль МСРП-12» на вертикальной панели пульта правого пилота (на правом ЦРУ).		гласно фидерным схемам, устраните неисправность.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособление	Расходуемые материалы	
Установка КПА-ПВД (КПУ-3)			

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На странице 138	
Пункт РО	Проверка наличия тарифовочных таблиц, перфоленты с тарифовочными данными таблиц датчиков МСРП-12-96, тарифовочной пленки самописца КЗ-63	Трудоемкость 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
6.1. Проверьте наличие тарифовочных таблиц, перфоленты с тарифовочными данными таблиц датчиков МСРП-12-96, тарифовочной пленки самописца КЗ-63 на борту самолета. Тарифовочные таблицы, перфолента на датчики МСРП-12-96, тарифовочная пленка КЗ-63 должны находиться на борту самолета в коробке (пакете) опломбированные. 6.2. Снимите пломбу с коробки (пакета) тарифовочных таблиц на датчики МСРП-12-96. Убедитесь в их наличии и сверьте их с тарифовочными таблицами в формулярах (паспортах) датчиков. Тарифовочные таблицы, находящиеся на борту самолета, должны соответствовать тарифовочным таблицам, вложенным в формуляры (паспорта) датчиков, должны быть чистыми, записи— четкими, без исправлений. На них должны быть указаны дата тарировки и подписи исполнителей: техника и инженера ОТК, выполнивших тарировку. 6.3. После проверки уложите тарифовочные таблицы в коробку (пакет) и опломбируйте. Примечание. Перфолента составляется при наличии на предприятии системы «ЛУЧ».		При отсутствии на борту самолета тарифовочных таблиц, перфоленты или пленки на КЗ-63 необходимо выполнять работы по их восстановлению. При несоответствии тарифовочных таблиц или их отсутствии необходимо произвести тарировку этих датчиков, составить тарифовочные таблицы, откорректировать перфоленту, уложить их на места хранения и опломбировать.	К К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Пломбир ГОСТ 17271—76; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75.	Пломба трубчатая ОСТ 10067—71 (или 2444А); проволока медная ММ 0,3 ГОСТ 2112—79.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На страницах 139—140	
Пункт РО	Проверка функционирования блока БР-40 системы МСРП-12-96 совместно с курсовой системой ГПК-52АП	Трудоемкость 0,47 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
7.1. Проверьте функционирование блока БР-40 системы МСРП-12-96(1) совместно с курсовой системой ГПК-52АП, для чего: 7.1.1. Убедитесь в наличии на борту самолета напряжения постоянного тока 27 В и напряжения переменного тока 36 В 400 Гц и 115 В 400 Гц. Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В, напряжение переменного тока — 34—38 В и 115—119 В 380—420 Гц. 7.1.2. Включите АЗС «ГПК» и АЗС «Самописцы» (при наличии) на шите АЗС. 7.1.3. Включите выключатель «ГПК» на правой панели приборной доски пилотов (на электроштитке штурмана). Шкала гидродатчика ГПК-52АП должна совершать колебательные движения, работа гиromотора должна прослушиваться. Через 10 мин прибор должен давать устойчивые показания. 7.1.4. Включите выключатель «Контроль МСРП-12» на вертикальной панели пульта правого пилота (в правом ЦРУ) и выключатель «Ручное ВКЛ. ЛПМ». Должен мигать светосигнализатор «РАБОТА ЛПМ» на пульте правого пилота. 7.1.5. Сравните показания по шкале блока БР-40 с показаниями гидродатчика ГПК-52АП. Разница в показаниях не должна быть более 2°.		При несоответствии напряжений вызовите техника по электрооборудованию самолета для устранения неисправностей. При отклонениях от ТТ ГПК-52АП замените. При отклонениях от ТТ снимите ГПК-52АП и блок БР-40, проверьте в лаборатории, неисправный агрегат замените. Установите ГПК-52АП и блок БР-40 на самолет.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7.1.6. Поверните рукоятку задатчика курса на пульте управления ГПК-52АП вправо, а затем влево и отклоните шкалу прибора на 10—15° соответственно по часовой стрелке и против нее. Показания по шкале блока БР-40 должны изменяться соответственно показаниям ГПК-52АП с точностью $\pm 2^\circ$. 7.1.7. Выключите выключатель «Контроль МСРП-12» на пульте правого пилота (в правом ЦРУ) и выключатель «Ручное ВКЛ. ЛПМ». 7.1.8. Выключите выключатель «ГПК» на правой панели приборной доски пилотов (на электроштитке штурмана). 7.1.9. Выключите АЗС «ГПК» и АЗС «Самописцы» (при наличии) на щите АЗС.	При отклонениях от ТТ выполните работы, указанные в п. 7.1.5 данной ТК.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 141—153	
Пункт РО	Проверка тарировки датчиков угловых положений МУ-615А, ДС-11, блоков БР-40 и БСЧ-03	Трудоемкость 3,01 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
8.1. Проверка тарировки датчиков угловых перемещений МУ-615А руля высоты, руля направления и элерона. 8.1.1. Отсоединение ШР № 4, 5, 10 от распределительного щитка РШ-1 МСРП-12 датчиков МУ-615А руля высоты, руля направления и элерона. 8.1.2. Подключите поочередно мост постоянного тока к штырькам 1—2 ШР датчиков МУ-615А, измерьте полное сопротивление потенциометров датчиков и сравните их с паспортными данными. Полное измеренное сопротивление потенциометров должно соответствовать величине, указанной в паспорте данного датчика. 8.1.3. Отсоедините мост постоянного тока. 8.1.4. Установите угломеры на руль высоты, руль направления и правый элерон. 8.1.5. Установите руль высоты, руль направления и элероны в нейтральное положение, угломеры на «0». 8.1.6. Подсоединяя поочередно к датчикам пульт ПЭ-11М (при нейтральном положении рулей и элеронов), измерьте относительное сопротивление потенциометров датчиков. 8.1.7. Отклоняя руль высоты вверх, элерон вверх, руль направления вправо от нейтрального положения до крайнего положения через каждые 5°, измерьте относительные сопротивления датчиков (прямой ход). 8.1.8. Возвращая рули и элерон в нейтральное положение, измерьте относительные сопротивления потенциометров по тем же точкам (обратный ход). Примечание. Установку рулей и элеронов в нейтральное положение и отклонение их производит техник (инженер) по эксплуатации планера самолета.		Если сопротивление не соответствует данным, указанным в паспорте, замените датчик.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8.1.9. Аналогично измерьте относительные сопротивления датчиков через каждые 5° при прямом и обратном ходе, отклоняя руль высоты и элерон вниз, руль направления влево от нейтрального положения. 8.1.10. Данные измерения углов и относительных сопротивлений потенциометров датчиков занесите (в виде таблицы) в паспорт на проверяемый датчик. 8.1.11. Отсоедините пульт ПЭ-11М. 8.1.12. Подсоедините к распределительному щитку МСРП-12 ШР датчиков МУ-615А. 8.1.13. Снимите с рулей высоты, направления и правого элерона угломеры. 8.1.14. Установите рули и элероны в нейтральное положение и застопорите их (выполняет техник по эксплуатации планера самолета). 8.1.15. Определите погрешности датчиков МУ-615, для чего: а) По тарировочным данным найдите среднее относительное сопротивление в каждом значении тарируемой величины в процентах по формуле $R_{\text{отн. } i} = \frac{R_{\text{отн. п}} + R_{\text{отн. о}}}{2},$ где $R_{\text{отн. } i}$ — среднее значение относительного сопротивления в каждом значении тарируемой величины; $R_{\text{отн. п}}$ — относительное сопротивление потенциометра датчика при прямом ходе тарировки; $R_{\text{отн. о}}$ — относительное сопротивление потенциометра датчика при обратном ходе тарировки. Максимальное отклонение среднего относительного сопротивления ($R_{\text{отн. } i}$) от соответствующего значения, приведенного в паспорте, не должно превышать погрешности датчика. б) По результатам тарировки постройте тарировочный график. На графике должен быть штамп (произведена запись) с указанием номера датчика и даты тарировки. График должен быть подписан исполнителями и ли-	При отклонениях $R_{\text{отн. } i}$ от паспортных данных датчик замените. Повторите тарировку.	

ЛИСТОК ИЗМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ № 3

"Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30, выпуски 20-23, ч.2, издания 1987г."

Стр.142, ТК 8, текст последнего абзаца в п.8.1.15 /а/ заменить на следующий:

"Отклонение значений среднего относительного сопротивления $R_{отн}$ / во всех измеренных точках не должно отличаться от значений, указанных в тарифовочном графике /таблице/, вложенном в паспорт датчика, более чем на величину погрешности измерения углов датчика $\pm 2\%$ ".

В графе "Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ", существующий текст заменить на следующий:

"Если полученные при измерении значения относительных сопротивлений отличаются от значений, указанных в тарифовочном графике на величину, превышающую погрешность измерения углов датчика $\pm 2\%$, произведите регулировку датчика, обеспечивающую его тарировку с требуемой погрешностью.

Если такая регулировка невозможна, замените датчик. После замены датчика произведите его тарировку в установленном порядке".

Основание: указание МГА от 3.08.89 № 23.1.7-70

ЛИСТОК ИЗМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ № 5

"Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30, Выпуск 21, ч. 2, издания 1987 г."

Стр.143, текст п. 8.2 заменить прилагаемым:

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
8.2. Проверка тарировки датчиков ДС-II положения РУД совместно с блоком БС4-03.		
8.2.1. Отсоедините ШР № II(9) блока БС4-03 положения РУД левого (правого) двигателя от распределительного щитка.		
8.2.2. Подключите к отстыкованным ШР установку ПЭ-IIM.		
8.2.3. Убедитесь в наличии напряжений трехфазного и постоянного тока в бортовой сети самолета.		
Напряжение трехфазного тока должно быть в пределах 34-38 В, постоянного тока - в пределах 27-29 В.		
8.2.4. Включите АЗР-6 "УПРТ-2" левого (правого) двигателя и выключатель "КОНТРОЛЬ МСРП-12" на вертикальной панели правого пульта.		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
---	---	-----------

8.2.5. Установите рычаг РУД правого (левого) двигателя на 50° по указателю УПРТ-2.

8.2.6. Измерьте относительное сопротивление (R отн.) в положении РУД на 50° по пульту ПЭ-ИИМ.

R отн. должно быть в пределах $(50 \pm 10) \%$.

При несоответствии

R отн. ТТ:

- выверните винты крепления датчика ДС-II к кронштейну правого (левого) двигателя и снимите его, не отсоединяя разъем;
- вращая ось ротора датчика ДС-II, установите относительное сопротивление в пределах $(50 \pm 10) \%$;
- установите датчик ДС-II с отрегулированным значением R отн. на кронштейн и закрепите винтами;
- законтрите винты контрольной проволокой КО-0,8.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
---	---	----------

§.2.7. Установите последовательно рычаг РУД правого (левого) двигателя через каждые 10° в пределах от 0° до 100° по указателю УПРТ-2, измеряя относительное сопротивление при прямом и обратном перемещении РУД.

§.2.8. Выключите АЗР-6 "УПРТ-2- правого (левого) двигателя и выключатель "КОНТРОЛЬ МСРП-12".

§.2.9. Обесточьте самолет.

§.2.10. Отключите ПЭ-ИИМ от РЦ-I и самолётного жгута; подсоедините ЕР9(II) к РЦ-I, затяните накидную гайку и законтируйте ее.

§.2.11. Вычислите среднее относительное сопротивление в каждой тарируемой точке:

$$R_{\text{отн.ср}} = \frac{R_{\text{отн.П}} + R_{\text{отн.О}}}{2},$$

где: $R_{\text{отн.П}}$ - относительное сопротивление при прямом ходе РУД;

$R_{\text{отн.О}}$ - относительное сопротивление при обратном ходе РУД.

Содержание операции и технические требо-	Работы, выполняемые	Конт-
вания (ТТ)	при отклонениях от ТТ	роль

§.2.12. Постройте тарировочный график, откладывая по оси абсцисс значения углов установки РУД, а по оси ординат - среднее относительное сопротивление.

Основание: указание МГА от 16.04.90 г. № 23.1.7-17

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
дом, проверявшим тарировку и построение графика. График должен находиться в паспорте датчика. Примечания: 1. Для построения тарировочных графиков необходима миллиметровая бумага. 2. По оси ординат следует откладывать относительное сопротивление $R_{отн. i} \left(\frac{R}{R_0} \% \right)$ в масштабе 1 мм—0,5 %, а по оси абсцисс — тарირуемый параметр (углы) в масштабе 1 мм — 0,2 °. 8.2. Проверка тарировки датчиков ДС-11 положения РУД совместно с блоком БСЧ-03. 8.2.1. Отсоедините ШР № 11 (9) блока БСЧ-03 положения РУД левого (правого) двигателя от распределительного щитка РЩ-1. 8.2.2. Подключите дополнительный жгут к ШР блока БСЧ-03 и РЩ-1 по схеме рис. 4, подключите измерительный прибор. 8.2.3. Убедитесь в наличии напряжения трехфазного тока 36 В и постоянного тока 27 В в бортсети самолета. Напряжение трехфазного тока должно быть 34—38 В, а постоянного тока — 27—29 В. 8.2.4. Включите АЗР-6 «УПРТ-2» левого (правого) двигателя на щите АЗС и выключатель «Контроль МСРП-12» на вертикальной панели правого пульта. 8.2.5. Установите рычаг РУД левого (правого) двигателя в крайнее заднее положение, соответствующее 0°, по указателю УПРТ-2. 8.2.6. Измерьте выходное напряжение блока БСЧ-03 по прибору V_1 (см. рис. 4). Выходное напряжение блока БСЧ-03 должно быть $(1,25 \pm 0,75)$ В.	При несоответствии выходного напряжения ТТ: выверните винты крепления датчика ДС-11 к кронштейну	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

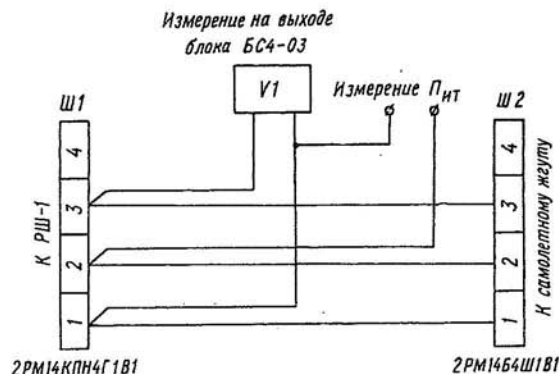


Рис. 4. Схема подключения прибора для измерения напряжения на выходе блока БСЧ-03

левого (правого) двигателя и снимите его:
вращая ось ротора датчика ДС-11, установите напряжение по прибору V_1 равным $(1,25 \pm 0,75)$ В;
установите датчик ДС-11 при напряжении $(1,25 \pm 0,75)$ В на кронштейн и закрепите винтами;
законтрите винты крепления датчика контровочной проволокой.

8.2.7. Устанавливая последовательно рычаг РУД левого (правого) двигателя от 0 до 100° через каждые 10° и контролируя отклонение углов по указателю УПРТ-2, измерьте напряжение на выходе блока БСЧ-03 при прямом и обратном ходе рычага РУД.

8.2.8. Выключите АЗР-6 «УПРТ-2» левого (правого) двигателя и выключатель «Контроль МСРП-12».

8.2.9. Обесточьте самолет.

8.2.10. Отключите контрольный прибор, отсоедините дополнительный жгут и подсоедините ШР № 11 (9) блока БСЧ-03 к РЩ-1.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Накидная гайка ШР должна быть надежно затянута и законтрена на заворачивание. 8.2.11. По полученным данным вычислите относительное напряжение для каждой точки измерения по формуле $V_{\text{отн}} (\%) = \frac{V_{\text{т}}}{V_{\text{пит}}} 100,$ где $V_{\text{т}}$ — напряжение в каждом значении тарируемой величины (измеряется по прибору V_1). $V_{\text{пит}}$ — напряжение питания постоянным током блока БСЧ-03 (измеряется на контактах 1, 2 штепсельного разъема Ш1, см. рис. 4). Для построения тарировочного графика необходимо найти среднее относительное напряжение в каждом значении тарируемой величины по формуле $V_{\text{отн. i}} (\%) = \frac{V_{\text{отн. п}} + V_{\text{отн. о}}}{2},$ где $V_{\text{отн. п}}$ — относительное напряжение при прямом ходе тарировки; $V_{\text{отн. о}}$ — относительное напряжение при обратном ходе тарировки. По результатам тарировки постройте тарировочный график. Примечания: 1. Для построения тарировочных графиков необходима миллиметровая бумага. 2. По оси абсцисс следует откладывать тарируемый параметр (углы) в масштабе 1 мм — 1°, а по оси ординат — среднее относительное напряжение (сопротивление) в масштабе 1 мм — 0,5 %. 8.3. Проверка тарировки блока распределения БР-40 совместно с датчиком курса (отбор сигнала от ГПК-52АП). 8.3.1. Убедитесь в наличии напряжения трехфазного тока 36 В и напряжения постоянного тока в бортовой сети самолета.		К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Напряжение переменного трехфазного тока должно быть 34—38 В, постоянного тока 27—29 В. 8.3.2. Отсоедините ШР № 6 от распределительного щитка МСРП-12-96. 8.3.3. Подключите мост постоянного тока МО-62 к штырькам 1—2 кабельной части ШР и измерьте полное сопротивление потенциометра блока. Полное сопротивление потенциометра блока БР-40 должно соответствовать величине сопротивления, указанной в паспорте. 8.3.4. Отключите мост постоянного тока МО-62 от кабельной части ШР. 8.3.5. Подключите к кабельной части разъема электрический пульт ПЭ-11М. 8.3.6. Включите автомат защиты «ГПК» на щите АЗС. 8.3.7. Включите на самолете Ан-24 на правой панели приборной доски выключатель «ГПК». На самолете Ан-26 включите выключатель ГПК на пульте управления ГПК-52ПУ. 8.3.8. Через 10 мин (время готовности прибора) установите шкалу ГПК-52АП на нуль ручкой «Задатчик курса» на пульте управления ГПК-52ПУ. Стрелки на БР-40 и ЗК-2 должны установиться на нулевые отметки шкалы. Показания блока БР-40 не должны отличаться от показаний ЗК-2 более чем на 2°. 8.3.9. Измерьте относительное сопротивление потенциометра БР-40 при положении стрелок на нулевых отметках шкалы приборов ЗК-2 и БР-40. 8.3.10. Поворачивая ручку «Задатчик курса» на пульте управления ГПК-52ПУ влево, установите шкалу ГПК-52АП на курс 30°. Стрелки на шкалах блоков БР-40 и ЗК-2 должны установиться на курсе 30° (прямой ход). 8.3.11. Измерьте относительное сопротивление потенциометра блока БР-40 при положении стрелки 30°.	При несоответствии полного сопротивления потенциометра блок БР-40 замените. При несоответствии показаний блок БР-40 замените. Повторите тарировку. При несоответствии показаний блок БР-40 замените. Повторите тарировку.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8.3.12. Аналогично устанавливая шкалу ГПК-52АП последовательно через 30° на курсы до 330°, измерьте на каждом курсе относительное сопротивление потенциометра блока БР-40. Относительная погрешность потенциометра не должна быть более $\pm 2\%$, указанных в паспорте. 8.3.13. Поворачивая ручку «Задатчик курса» на пульте управления ГПК-52АП вправо, установите шкалу ГПК-52АП последовательно через 30° на курсы 330—30° (обратный ход) и на каждом курсе измерьте относительное сопротивление потенциометра блока БР-40. Относительная погрешность потенциометра не должна быть более $\pm 2\%$, указанных в паспорте. 8.3.14. Данные значений положения стрелки БР-40 и относительных сопротивлений потенциометра занесите в виде таблицы в паспорт на блок БР-40. 8.3.15. Выключите выключатель и АЗС. 8.3.16. Отсоедините от разъема электрический пульт ПЭ-11М. 8.3.17. Подсоедините к распределительному щитку МСРП-12-96 штепсельный разъем № 6 блока БР-40. Гайка ШР должна быть надежно затянута и законтрена на заворачивание. 8.3.18. Найдите среднее значение относительного сопротивления в каждом значении тарируемой величины (в процентах) по формуле $R_{\text{отн. } i} = \frac{R_{\text{отн. п}} + R_{\text{отн. о}}}{2},$ где $R_{\text{отн. } i}$ — среднее значение относительного сопротивления в каждом значении тарируемой величины; $R_{\text{отн. п}}$, $R_{\text{отн. о}}$ — относительное сопротивление потенциометра блока при прямом и обратном ходе тарировки. 8.3.19. По результатам тарировки постройте тарировочный график. Примечания: 1. Для построения тарировочных графиков необходима миллиметровая бумага.	При несоответствии относительных сопротивлений ТТ блок БР-40 замените. Повторите тарировку.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. По оси абсцисс следует откладывать тарируемый параметр (углы) в масштабе 1 мм — 1°, а по оси ординат — среднее относительное сопротивление в масштабе 1 мм — 0,5 %. 8.4. Проверка тарировки блока распределения БР-40 совместно с датчиком курса (отбор сигнала от КС-6К). 8.4.1. Убедитесь в наличии напряжения трехфазного тока 36 В и напряжения постоянного тока в бортсети самолета. Напряжение трехфазного тока должно быть 34—38 В, постоянного тока — 27—29 В. 8.4.2. Отсоедините ШР № 6 от распределительного щитка МСРП-12-96. 8.4.3. Подключите мост постоянного тока МО-62 к штырькам 1—2 кабельной части ШР и измерьте полное сопротивление потенциометра блока. Полное сопротивление потенциометра блока БР-40 должно соответствовать значению сопротивления, указанному в паспорте. 8.4.4. Отключите мост постоянного тока МО-62 от кабельной части ШР. 8.4.5. Подключите к кабельной части разъема электрический пульт ПЭ-11М. 8.4.6. Включите на электроштурмана АЗС-2 «КС-6К» и установите переключатель «КС-6К без ЦГВ. КС-6К с ЦГВ» в положение «С ЦГВ». 8.4.7. Включите на левой панели приборной доски выключатель «ЦГВ АП 1 КОНТР». 8.4.8. Установите на пульте управления ПУ-1К курсовой системы переключатель «Осн. — Зап.» в положение «Осн.». 8.4.9. Установите на коррекционном механизме КМ-4К индекс ввода магнитного склонения против стрелки магнитного курса. Индекс ввода магнитного склонения на указателе штурмана УШ-К установите на нулевую отметку шкалы «Склонение». 8.4.10. Нажмите на ПУ-1К кнопку «Согласование». Подвижная шкала курса на УШ-К и стрелка блока БР-40 должны установиться на курсе 0°. Показания блока БР-40 не должны отличаться от показаний УШ-К более чем на 2°.	При несоответствии полного сопротивления потенциометра блок БР-40 замените. При несоответствии показаний блок БР-40 замените.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
8.4.11. Измерьте относительное сопротивление БР-40 при курсе 0°. Относительная погрешность не должна быть более $\pm 2\%$. 8.4.12. Установите на КМ-4К индекс ввода магнитного склонения на 30° против часовой стрелки (прямой ход) от магнитного курса, указываемого стрелкой КМ-4К. Нажмите кнопку «Согласование». Подвижная шкала курса на УШ-К и стрелка БР-40 должны установиться на курсе 30°. Разница показаний блока БР-40 не должна быть более $\pm 2^\circ$. 8.4.13. Измерьте относительное сопротивление потенциометра БР-40 при курсе 30°. Относительная погрешность потенциометра не должна быть более $\pm 2\%$. 8.4.14. Установите магнитные курсы от 60 до 330° через 30°, вводя последовательно в КМ-4К магнитное склонение и нажимая кнопку «Согласование». Измерьте относительное сопротивление потенциометра БР-40 на каждом курсе. Относительная погрешность потенциометра не должна быть более $\pm 2\%$. 8.4.15. Аналогично произведите измерения при вводе магнитного склонения по часовой стрелке (обратный ход). 8.4.16. Данные значений положения стрелки БР-40 и относительных сопротивлений потенциометра занесите в виде таблицы в паспорт на блок БР-40. 8.4.17. Выключите АЗС-2 «КС-6К». Установите переключатель в исходное положение. 8.4.18. Отсоедините электрический пульт ПЭ-11М. 8.4.19. Подсоедините к РЦ-1 ШР блока БР-40. Гайка ШР должна быть надежно затянута и законтрена на заворачивание. 8.4.20. Найдите среднее относительное сопротивление в каждом значении тарируемой величины (в процентах) по формуле $R_{отн. l} = \frac{R_{отн. n} + R_{отн. o}}{2},$ где $R_{отн. l}$ — среднее значение относительного сопротивления в каждом значении тарируемой величины;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
$R_{отн.п.}$, $R_{отн.о}$ — относительное сопротивление потенциометра блока при прямом и обратном ходах тарировки. 8.4.21. По результатам тарировки постройте тарировочный график. Примечания: 1. Для построения тарировочных графиков необходима миллиметровая бумага. 2. По оси абсцисс следует откладывать тарлируемый параметр (углы) в масштабе 1 мм — 1°, а по оси ординат — среднее относительное сопротивление в масштабе 1 мм — 0,5 %. 8.5. Проверка тарировки блока согласования БСЧ-03 совместно с датчиком угла крена (отбор сигнала от АГБ-3К). 8.5.1. Убедитесь в наличии напряжения трехфазного тока 36 В 400 Гц и напряжения постоянного тока в бортсети самолета. Напряжение трехфазного тока должно быть 34—38 В, постоянного тока — 27—29 В. 8.5.2. Снимите с приборной доски резервный авиагоризонт АГБ-3К. 8.5.3. Закрепите АГБ-3К на поворотном столе КПА-5 с помощью кронштейна 025-П1 (из комплекта УПГ-56) и щитка для крепления АГБ-3К в кронштейне 0,25-П1. 8.5.4. Установите платформу КПА-5 и кронштейн 025-П1 по шкалам крена и тангажа на нулевые значения, а поворотный стол КПА-5 по уровню в горизонтальное положение. 8.5.5. Подсоедините АГБ-3К к самолетному фидеру с помощью удлинительного жгута, изготовленного по прилагаемому рис. 5. 8.5.6. Отсоедините ШР № 12 от РЩ-1. 8.5.7. Подключите дополнительный жгут к ШР блока БСЧ-03 и РЩ-1 по схеме (см. рис. 4). Подключите измерительный прибор. 8.5.8. Включите выключатель «Контроль МСРП-12» на вертикальной панели пульты правого пилота. 8.5.9. Нажмите кнопку «Нажать перед пуском», расположенную на авиагоризонте АГБ-3К		К

ЛИСТОК ИЗМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ № 6

"Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30. Выпуск 21, ч. 2, издания 1987г.".

Стр.150, текст п.8.5 заменить прилагаемым:

Содержание операции и технические требования /ТТ/	Работы, выполня- емые при отклю- нениях от ТТ.	конт- роль
--	--	---------------

8.5. Проверка тарировки блока согласования БС4-03 совместно с датчиком угла крена/отбор сигнала от АГБ-ЗК/.

8.5.1. Убедитесь в наличии напряжений трехфазного и постоянного тока в бортовой сети самолета. Напряжение трехфазного тока должно быть в пределах 34-38 В, постоянного тока - в пределах 27-29 В.

8.5.2. Снимите с приборной доски резервный авиагоризонт АГБ-ЗК.

8.5.3. Закрепите АГБ-ЗК на поворотном столе КПА-5 с помощью кронштейна 025-П1/из комплекта УПГ-56/ и штифта для крепления АГБ-ЗК в кронштейне 025-П1.

8.5.4. Установите платформу КПА-5 и кронштейн 025-П1 по шкалам крена и тангажа на нулевые значения, а поворотный стол КПА-5

Содержание операции и технические
требования /ТГ/

Работы, выполня-
емые при отклю-
нениях от ТТ

конт-
роль

по уровню в горизонтальное положение.

8.5.5. Подсоедините АГБ-ЗК к самолетному
фидеру с помощью удлинительного жгута,
изготовленного согласно схеме, рис. 5.

8.5.6. Отсоедините ШР № 12 от РЩ-1.

8.5.7. Подсоедините к ШЩ-1 к самолетному
жгуту пульт ПЭ-11М.

8.5.8. Включите выключатель "КОНТРОЛЬ
МСРП-12" на вертикальной панели пульта
правого пилота.

8.5.9. Нажмите кнопку "Нажать перед пуском",
расположенную на авиагоризонте
АГБ-ЗК.

8.5.10. Включите выключатель "АГБ" на левой
панели приборной доски.

8.5.11. Отпустите кнопку "Нажать перед
пуском" на авиагоризонте.

8.5.12. Ручкой кремальеры совместите индекс
поправки тангажа с нулевым делением
шкалы крена.

8.5.13. Через 2-3 минуты/времени готовности
АГБ-ЗК/ измерьте относительное сопро-
тивление по ПЭ-11М при нулевом положении
КПА-5 по крену.

Содержание операции и технические требования /ТТ/

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ роль

Относительное сопротивление должно быть равным $50 \pm 10 \%$.

Если относительное сопротивление отличается от значения $50 \pm 10 \%$, замените блок БС4-03.

8.5.14. Поворачивая с помощью поворотного стола АГБ-ЗК влево на углы крена от 0° до 60° и обратно через каждые 10° , измерьте относительное сопротивление в каждой точке.

8.5.15. Выполните работы, указанные в п. 8.5.14, отклоняя АГБ-ЗК с помощью поворотного стола вправо на углы крена от 0° до 60° и обратно через каждые 10° .

8.5.16. Установите выключатели "АГБ" и "КОНТРОЛЬ МСРП-12" в положение "ВЫКЛЮЧЕНО".

8.5.17. Отсоедините удлинительный жгут от АГБ-ЗК и установку ПЭ-11М.

8.5.18. Установите АГБ-ЗК на приборную доску и подключите разъем самолетного жгута.

8.5.19. Подсоедините ШР № 12 и РЦ-1, затяните накидную гайку и законтрите ее.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

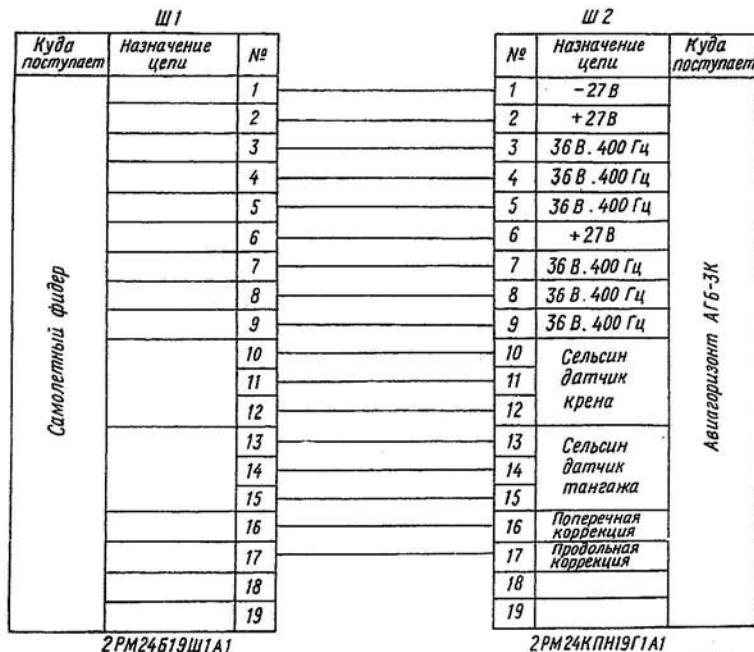


Рис. 5. Схема удлинительного жгута для подключения АГБ-ЗК к самолетному фидеру

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
8.5.10. Включите выключатель «АГБ» на левой панели приборной доски. 8.5.11. Отпустите кнопку «Нажать перед пуском» на авиагоризонте. 8.5.12. Ручкой кремальеры совместите индекс поправки тангажа с нулевым давлением шкалы крена. 8.5.13. Через 1,5—2 мин (время готовности АГБ-ЗК) измерьте выходное напряжение блока БС4-03 по прибору V_1 (см. рис. 4) при нулевом положении платформы КПА-5 по крену. Выходное напряжение блока БС4-03 должно быть равным $(3 \pm 0,2)$ В. 8.5.14. Поворачивая с помощью поворотного стола АГБ-ЗК влево на углы крена от 0 до 60° и обратно через каждые 10°, измерьте напряжение на выходе блока БС4-03 в каждой точке. 8.5.15. Выполните работы, указанные в п. 8.5.14, отклоняя авиагоризонт (с помощью поворотного стола) вправо на углы крена от 0 до 60° и обратно. 8.5.16. Установите выключатели «АГБ» и «Контроль МСРП-12» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО». 8.5.17. Отсоедините дополнительный и удлинительные жгуты. Установите АГБ-ЗК на приборную доску. Восстановите штатную электросхему. 8.5.18. Данные значений углов крена и напряжений БС4-03 занесите (в виде таблицы) в паспорт блока. 8.5.19. По полученным данным вычислите относительное напряжение для каждой точки замера по формуле $V_{\text{отн}} (\%) = \frac{V_{\text{т}}}{V_{\text{пит}}} 100,$ где $V_{\text{т}}$ — напряжение в каждом значении тарირуемой величины (измеряется по прибору V_1); $V_{\text{пит}}$ — напряжение питания постоянным током блока БС4-03 (измеряется на контактах 1. 2 штепсельного разъема ШП (см. рис. 4).	При несоответствии выходного напряжения блок БС4-03 замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Для построения тарифовочного графика необходимо найти среднее относительное напряжение в каждом значении тарируемой величины по формуле $V_{\text{отн. i}} (\%) = \frac{V_{\text{отн. п}} + V_{\text{отн. о}}}{2},$ где $V_{\text{отн. п}}$ — относительное напряжение при прямом ходе тарировки; $V_{\text{отн. о}}$ — относительное напряжение при обратном ходе тарировки. По результатам тарировки постройте тарифовочный график. Примечания: 1. Для построения тарифовочных графиков необходима миллиметровая бумага. 2. По оси абсцисс следует откладывать тарируемый параметр (углы) в масштабе 1 мм — 1°, а по оси ординат — среднее относительное напряжение в масштабе 1 мм — 0,5 %.		
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Мост постоянного тока МО-62; часы АЧС-1; пульт ПЭ-11М; поворотный стол КПА-5; кронштейн 025-П1 (из комплекта УПГ-56); комбинированный прибор Ц-4313.	Отвертка ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 24-9022-20; угломер 6С2.787.001-2 (для измерения углов отклонения элеронов и руля высоты); угломер 6С2.787.004 (для измерения углов отклонения руля направления).	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На странице 154	
Пункт РО	Измерение выходного напряжения блока питания БП-7	Трудоемкость 0,65 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ).		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
9.1. Для измерения выходного напряжения блока питания БП-7 выполните следующие работы: 9.1.1. Проверьте напряжение постоянного тока в бортсети самолета. Напряжение должно быть 27—29 В. 9.1.2. Расконтрите и отсоедините штепсельный разъем Ш2 на блоке питания БП-7. 9.1.3. Включите выключатели «Контроль МСРП-12» и «Ручное вкл. ЛПМ» на вертикальной панели пульта правого пилота. 9.1.4. Измерьте выходное напряжение блока БП-7 между клеммами 1Ш2—2Ш2. Напряжение должно быть 6,3 В. 9.1.5. Выключите выключатели «Ручное вкл. ЛПМ» и «Контроль МСРП-12». 9.1.6. Соедините, заверните и законтрите штепсельный разъем Ш2 на блоке питания БП-7. Накидная гайка ШР должна быть затянута до отказа и законтрена контрольной проволокой на заворачивание.			К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Комбинированный прибор Ц-4313.	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 24-9022-20.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 155—156
Пункт РО	Выполнение работ для расшифровки и определения исправности системы МСРП-12-96 (-1)	Трудоемкость 4,37 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
10.1. Работы, выполняемые в ПДО. Выдайте в пех трудоемких регламентов карту-наряд на выполнение технического обслуживания через 1800 ч налета, приложив к ней «Таблицу выполнения контрольной записи параметров» самописца МСРП-12-96 (-1). 10.2. Работы, выполняемые при техническом обслуживании. Перед началом технического обслуживания МСРП-12-96 произведите контрольную запись следующих разовых команд, не регистрируемых в нормальном полете: 10.2.1. На самолетах, не доработанных под РЩ-1: — обледенение самолета (1-й канал); — пожар на самолете (2-й канал); — опасная разгерметизация (3-й канал); — аварийный выпуск закрылков (5-й канал); — отрицательная тяга левого двигателя (6-й канал); — отрицательная тяга правого двигателя (7-й канал); — включение флюгер-насоса левого двигателя (10-й канал); — опасная вибрация левого правого двигателя (11-й канал); — включение флюгер-насоса правого двигателя (12-й канал). 10.2.2. На самолетах, доработанных под РЩ-1 по бюллетеням № 1083-ДМ (Ан-24), № 542-ДМ, 543-ДМ (Ан-26), № 282-ДМ (Ан-30): — обледенение самолета (1-й канал); — пожар на самолете. Отказ АГБ-ЗК (2-й канал); — опасная разгерметизация. Сигнал перенаддува кабины (3-й канал); — аварийный выпуск закрылков. ПОС включена (5-й канал); — отрицательная тяга левого двигателя (6-й канал); — отрицательная тяга правого двигателя. Отказ АГД-1 левого (7-й канал); — крен велик (8-й канал); — сигнал от ССОС (9-й канал);		К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— отказ БКК-18 по питанию (10-й канал); — опасная вибрация левого — правого двигателей. Отказ АГД-1 правого (11-й канал); — включение флюгер-насоса левого — правого двигателей. Включение ПОС ВНА и воздухозаборников (12-й канал). (Работы по пп. 10.2.1, 10.2.2 выполняйте согласно ТК № 12 настоящего выпуска). 10.2.3. Демонтируйте и передайте ЛПИМ системы МСРП-12-96 вместе с Таблицей в лабораторию для расшифровки полетной информации и контрольной записи. 10.2.4. Произведите анализ расшифрованной записи параметров по результатам, отмеченным в Таблице. 10.2.5. Устраните выявленные при расшифровке неисправности самописца, а затем запишите на магнитную ленту ЛПИМ аналоговые параметры и разовые команды, по записи которых были замечания. Примечание. Запись аналоговых параметров и разовых команд на магнитную ленту ЛПИМ системы МСРП-12-96 производите в соответствии с ТК № 12 настоящего выпуска. 10.2.6. Демонтируйте и передайте ЛПИМ в лабораторию. 10.2.7. Произведите анализ расшифрованной записи параметров и дайте заключение о работоспособности самописца МСРП-12-96 (-1). 10.2.8. Приложите полностью оформленную Таблицу к карте-наряду на обслуживание самолета. 10.2.9. Установите ЛПИМ на самолет.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На странице 157	
Пункт РО	Расшифровка и определение исправности системы МСРП-12-96(-1) в лаборатории (группе расшифровки)	Трудоемкость 6,80 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
11.1 Произведите декодирование полетной информации аналоговых параметров и разовых команд, зарегистрированных в полете, а также разовых команд, записанных при выполнении технического обслуживания. 11.2. Произведите анализ расшифрованной информации. 11.3. Заполните графы «Таблицы» выполнения контрольной записи параметров». 11.4. Внести в раздел «Дополнительная запись параметров по результатам расшифровки» те параметры, при расшифровке которых имеются замечания. 11.5. Дайте заключение о работоспособности каждого канала самописца МСРП-12-96 (-1). 11.6. Выдайте заполненный бланк Таблицы в цех трудоемких регламентов.			

Приложение к карте-наряду № _____

от „ _____ “ _____ 19 ____ г.

ТАБЛИЦА

выполнения контрольной записи параметров МСРП-12-96 на самолете Ан-24
(Ан-26, Ан-30) № _____ ЛПМ № _____

№ п/п	Наименование параметров	Номер канала	Отклонения от ТТ	Заключение по расшифровке	Примечание
Аналоговые параметры					
1	Барометрическая высота	1			
2	Приборная скорость	2			
3	Вертикальная перегрузка	3			
4	Угол отклонения руля высоты	4			
5	Угол отклонения руля направле- ния	5			
6	Курс самолета	6			
7	Давление в ИКМ правого двига- теля	7			
8	Давление в ИКМ левого двига- теля	8			
9	Положение РУД правого двига- теля	9			
10	Угол отклонения правого элерона	10			
11	Положение РУД левого двига- теля	11			
12	Крен самолета	12			
Разовые команды					
13	Обледенение самолета	1			
14	Пожар на самолете	2			

№ п/п	Наименование параметров	Номер канала	Отклонения от ТТ	Заключение по расшифровке	Примечание
15	Опасная разгерметизация	3			
16	Включение гидрокрана управления закрылками на уборку	4			
17	Аварийный выпуск закрылков на выпуск. Включение гидрокрана управления закрылками на выпуск	5			
18	Отрицательная тяга левого двигателя	6			
19	Отрицательная тяга правого двигателя	7			
20	Снятие винтов с упора	8			
21	Выключенное состояние автопилота	9			
22	Включение флюгер-насоса левого двигателя	10			
23	Опасная вибрация левого — правого двигателя	11			
24	Включение флюгер-насоса правого двигателя	12			

Дополнительная запись параметров по результатам расшифровки

Расшифровку произвел: _____ " _____ 19 ____ г.

МСРП-12-96 исправна, работы выполнены в полном объеме:

Инженер УЭСОК _____ " _____ 19 ____ г.

Инженер ОТК АиРЭО _____ " _____ 19 ____ г.

Приложение к карте-наряду № _____

от " _____ " _____ 19 ____ г.

ТАБЛИЦА
выполнения контрольной записи параметров (МСРП-12-96-1) на самолете Ан-24
(Ан-26, Ан-30) № _____ ЛПМ № _____

№ п/п	Наименование параметров	Номер канала	Отклонения от ТТ	Заключение по расшифровке	Примечание
	Аналоговые параметры				
1	Барометрическая высота	1			
2	Приборная скорость	2			
3	Вертикальная перегрузка	3			
4	Угол отклонения руля высоты	4			
5	Угол отклонения руля направ- ления	5			
6	Курс самолета	6			
7	Давление масла в ИКМ правого двигателя	7			
8	Давление масла в ИКМ левого двигателя	8			
9	Положение РУД правого двига- теля	9			
10	Угол отклонения правого элери- на	10			

№ п/п	Наименование параметров	Номер канала	Отклонения от ТТ	Заключение по расшифровке	Примечание
11	Положение РУД левого двигателя	11			
12	Угол крена самолета	12			
	Разовые команды				
13	Обледенение самолета	1			
14	Пожар на самолете	2			
15	Опасная разгерметизация	3			
16	Включение гидрокрана управления закрылками на уборку	4			
17	Аварийный выпуск закрылков. Включение гидрокрана управления закрылками на выпуск	5			
18	Отрицательная тяга левого двигателя	6			
19	Отрицательная тяга правого двигателя	7			
20	Снятие винтов с упора	8			
21	Автопилот по крену и направлению включен	9			
22	Автопилот по тангажу включен	10			
23	Опасная вибрация левого — правого двигателей	11			
24	Включение флюгер-насоса левого — правого двигателей	12			

№ п/п	Наименование параметров	Номер канала	Отклонения от ТТ	Заключение по расшифровке	Примечание
	Дополнительные разовые команды				
25	Пролет маркера	1			
26	Отказ АГБ-ЭК	2			
27	Сигнал перенаддува кабины	3			
28	Выпуск шасси	4			
29	ПОС включена	5			
30	Выход на внешнюю радиосвязь	6			
31	Отказ АГД-1 левого	7			
32	Крен велик	8			
33	Сигнал от ССОС (для самолета Ан-24)	9			
34	Отказ БКК-18 по питанию	10			
35	Отказ АГД-1 правого	11			
36	Включение ПОС ВНА и воздухозаборников	12			

Дополнительная запись параметров по результатам расшифровки

Расшифровку произвел: _____ " _____ 19 ____ г.

МСРП-12-96-1 исправна, работы выполнены в полном объеме:

Инженер УЭСОК _____ " _____ 19 ____ г.

Инженер ОТК по АиРЭО _____ " _____ 19 ____ г.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 163—177
Пункт РО	Выполнение контрольной записи аналоговых параметров и разовых команд системы МСРП-12-96 (-1)	Трудоемкость 7,21 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
12.1. Для контрольной записи аналоговых параметров и разовых команд системы МСРП-12-96 выполните следующие работы: 12.1.1. Убедитесь в наличии на борту самолета напряжения постоянного тока, напряжения переменного тока 36 В 400 Гц и 115 В 400 Гц. Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В, напряжения переменного тока — 34—38 В и 115—119 В 380—420 Гц. 12.1.2. Включите на щите АЗС: — АЗС-5 «УПРТ ЛЕВ. ПРАВ»; — АЗР-15 «РИО-3 ПРАВ»; — два АЗС-10 «СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ»; — АЗС-5 «УПРАВЛЕНИЕ ЗАКРЫЛКАМИ»; — АЗС-2 «ГПК»; — АЗС-2 «ЦГВ»; — АЗС-5 «АВТОПИЛОТ»; — АЗС-5 «АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ»; — два АЗР-6 «ФЛЮГ. ЛЕВ. ДВ» и «ФЛЮГ. ПРАВ. ДВ»; — АЗР-6 «СНЯТИЕ ВИНТОВ С УПОРА»; — АЗС «САМОПИСЦЫ» (при наличии). 12.1.3. Включите выключатель «КОНТРОЛЬ МСРП-12» на вертикальной панели пульты правого пилота (в правом ЦРУ) и выключатель «РУЧНОЕ ВКЛ. ЛПМ». Должен мигать светосигнализатор на пульте правого пилота «РАБОТА ЛПМ».		При несоответствии значений напряжения ТТ вызовите техника по электрооборудованию для устранения неисправностей.
		К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
12.1.4. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Барометрическая высота» (первый канал) для чего: — подсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) к приемнику статической системы самописца МСРП-12-96; — плавно создайте разрежение в статической системе МСРП-12-96, соответствующее высотам от 0 до 8000 м, а затем в обратной последовательности увеличьте давление в системе до 0 высоты; через каждые 2000 м и в крайних значениях делайте выдержку времени 3—4с; — отсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) от приемника статической системы самописца МСРП-12-96. 12.1.5. Произведите контрольную запись разовой команды «Обледенение самолета» (первый канал), для чего: — установите переключатель «СИГНАЛ ОБЛЕДЕНЕНИЯ РИО» на правой панели приборной доски в положение «КОНТРОЛЬ». Должно загореться светосигнальное табло «ОБЛЕДЕНЕНИЕ» на приборной доске пилотов. — не менее чем через 15 с установите переключатель «СИГНАЛ ОБЛЕДЕНЕНИЯ РИО» в нейтральное положение. 12.1.6. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Приборная скорость» (второй канал), для чего: — подсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) к приемнику ППД-1 (ПВД-7 на самолете Ан-30) системы полного давления самописца МСРП-12-96; — создайте давление в системе, соответствующее отметкам шкалы прибора КУС-730/1100 до скорости 600 км/ч, а затем в обратной последовательности уменьшите скорость до 0 км/ч; через 200 км/ч и в крайних положениях делайте выдержку времени 3—4 с; — отсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3) от приемника ППД-1 (ПВД-7 на самолете Ан-30). 12.1.7. Произведите контрольную запись разовой команды «Пожар на самолете» (второй канал), для чего:		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— переключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ — ПРОВЕРКА» на щитке пожаротушения установите в положение «ПРОВЕРКА»; — не менее, чем через 15 с установите переключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ — ПРОВЕРКА» в нейтральное положение. 12.1.8. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Вертикальная перегрузка» (третий канал), для чего: — демонтируйте с кронштейна датчик МП-95 с диапазоном измерений вертикальной перегрузки, установленный между шп. № 12 и 13 на потолке; — проверните плавно датчик МП-95 на 180° от нулевого положения в одну и в другую сторону; — установите датчик МП-95 на место. 12.1.9. Произведите контрольную запись разовой команды «Опасная разгерметизация» (третий канал), для чего: — расконтрите и отсоедините ШР высотного сигнализатора ВС-46, установленного на потолке переднего багажного отсека в районе шп. № 7 и 8; — замкните перемычкой гнезда 1 и 2 ШР самолетной электропроводки высотного сигнализатора ВС-46 на время, не менее чем на 15 с; — подсоедините и законтрите ШР высотного сигнализатора ВС-46. Накидная гайка ШР должна быть затянута и законтрена. 12.1.10. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Угол отклонения руля высоты» (четвертый канал), для чего: — плавно отклоните руль высоты в пределах от 30° до минус 15°; через 15° и в крайних положениях делайте выдержку времени 3—4 с; — установите руль высоты в нейтральное положение. Примечание. Руль высоты отклоняет техник по эксплуатации планера самолета. 12.1.11. Произведите контрольную запись разовой команды «Включение гидрокрана управления закрылками на уборку» (четвертый канал), для чего: — установите переключатель «УПРАВЛЕНИЕ ЗАКРЫЛКАМИ» на центральном пульте в положение «УБОРКА» на время не менее 15 с (при выпущенных закрылках).		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Примечание. Уборку и выпуск закрылков выполняет техник по эксплуатации планера самолета. 12.1.12 Произведите контрольную запись аналогового параметра «Угол отклонения руля направления» (пятый канал), для чего: — плавно отклоните руль направления на 25° в одну и другую сторону; через каждые 15° и в крайних положениях делайте выдержку времени 3—4 с; — установите руль направления в нейтральное положение. Примечание. Руль направления отклоняет техник по эксплуатации планера самолета. 12.1.13. Произведите контрольную запись разовой команды «Включение гидрокрана управления закрылками на выпуск» (пятый канал), для чего: — установите переключатель «УПРАВЛЕНИЕ ЗАКРЫЛКАМИ» на центральном пульте в положение «ВЫПУСК» (при убранных закрылках); — не менее чем через 15 с установите переключатель «УПРАВЛЕНИЕ ЗАКРЫЛКАМИ» в положение «УБОРКА». Уберите закрылки; — включите выключатель «АВАРИЙН. ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ». Выпустите закрылки. Не менее чем через 15 с выключите выключатель. Уберите закрылки. Примечание. Уборку и выпуск закрылков производит техник по эксплуатации планера самолета. 12.1.14. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Курс самолета» (шестой канал), для чего: — включите выключатель «ГПК» на правой панели приборной доски и плавно поворачивая рукоятку задатчика курса на пульте управления вправо влево, отклоните шкалу прибора на 10—15°; на 0° в крайних положениях делайте выдержку времени 3—4 с; — установите выключатель «ГПК» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
12.1.15. Произведите контрольную запись разовой команды «Отрицательная тяга левого двигателя» (шестой канал), для чего: – расконтрите и отсоедините ШР сигнализатора давления СДУ5-2,5, расположенного на подкосе рамы левого двигателя; – замкните перемычкой гнезда 1 и 2 ШР самолетной электропроводки сигнализатора давления СДУ5-2,5 на время не менее 15 с; – подсоедините и законтрите ШР сигнализатора давления СДУ5-2,5. Накидная гайка ШР должна быть затянута и законтрена. 12.1.16. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Давление в ИКМ правого двигателя» (седьмой канал), для чего: – рассоедините ШР датчика ДМП-100А ИКМ правого двигателя; – подсоедините к самолетной проводке имитатор датчика ДМП-100А. Примечание. Имитатором может быть приспособление, состоящее из переменного сопротивления 950—1500 Ом, значение которого можно менять от нуля до максимального значения; – плавно измените сопротивление имитатора от нуля до максимума, а затем в обратной последовательности; в трех точках сделайте выдержку времени 3—4 с; – отсоедините имитатор датчика ДМП-100А от самолетной проводки; – подсоедините и законтрите ШР датчика ДМП-100А правого двигателя. Накидная гайка ШР должна быть затянута и законтрена. 12.1.17. Произведите контрольную запись разовой команды «Отрицательная тяга правого двигателя» (седьмой канал), для чего: – расконтрите и отсоедините ШР сигнализатора давления СДУ5-2,5, расположенного на подкосе рамы правого двигателя; – замкните перемычкой гнезда 1 и 2 ШР самолетной электропроводки сигнализатора давления СДУ5-2,5 на время не менее 15 с; – подсоедините и законтрите ШР сигнализатора давления СДУ5-2,5. Накидная гайка ШР должна быть затянута и законтрена.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
12.1.18. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Давление в ИКМ левого двигателя» (восьмой канал), для чего: — разъедините ШР датчика ДМП-100А ИКМ левого двигателя; — подсоедините к самолетной электропроводке имитатор датчика ДМП-100А; — плавно измените сопротивление имитатора от нуля до максимума, а затем в обратной последовательности; в трех точках сделайте выдержку времени 3—4 с; — отсоедините от самолетной проводки имитатор датчика ДМП-100А; — подсоедините и законтрите ШР датчика ДМП-100А левого двигателя. Накладная гайка ШР должна быть затянута и законтрена. 12.1.19. Произведите контрольную запись разовой команды «Снятие винтов с упора» (восьмой канал), для чего: — включите выключатель «СНЯТИЕ ВИНТОВ С УПОРА» на центральном пульте на время не менее 15 с; — выключите выключатель «СНЯТИЕ ВИНТОВ С УПОРА» на центральном пульте. Примечание. Включение и выключение выключателя «СНЯТИЕ ВИНТОВ С УПОРА» производит техник по эксплуатации планера самолета. 12.1.20. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Положение РУД правого двигателя» (девятый канал), для чего: — плавно переместите рычаг РУД правого двигателя из одного крайнего положения в другое и обратно. В пяти точках (включая крайние положения) сделайте выдержку времени 3—4 с; 12.1.21. Произведите контрольную запись разовой команды «Выключенное состояние автопилота» (девятый канал), для чего: — включите автопилот, а затем, не менее чем через 15 с, отключите его, нажав кнопку «ВЫКЛ. АП» на одном из штурвалов. Включение автопилота производите согласно ТК № 16, вып. 20. На самолетах, доработанных по бюллетеням № 1083-ДМ (Ан-24), № 542-ДМ, 543-ДМ, (Ан-26), № 282-ДМ (Ан-30), производите контрольную запись разовой		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
команды «Автопилот по крену и направлению включен» (девятый канал), для чего: — включите автопилот согласно ТК № 16, вып. 20; — после загорания светосигнализатора «ГОТОВ» нажмите на кнопку «ВКЛЮЧЕНИЕ АВТОПИЛОТА» на пульте управления автопилота; — не менее чем через 15 с выключите автопилот. 12.1.22. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Угол отклонения правого элерона» (десятый канал), для чего: — плавно отклоните элерон правого крыла в пределах от 24 до минус 16°; - через каждые 10 ; в крайних положениях сделайте выдержку времени 3 –4 с; — установите элерон в нейтральное положение. Примечание. Перемещение элерона выполняет техник по эксплуатации планера самолета. 12.1.23. Произведите контрольную запись разовой команды «Включение флюгер-насоса левого двигателя» (десятый канал), для чего: — потяните на себя кнопку КФЛ-37А левого двигателя на вывод из флюгера на время не менее 15 с; — отпустите кнопку КФЛ-37А. Должен загореться светосигнализатор «ФЛЮГ. ЛЕВ. ДВ» на щитке флюгирования. Примечание. Подачу разовой команды по десятому каналу выполняет техник по эксплуатации двигателя. На самолетах доработанных под РШ-1 по бюллетеням № 1083-ДМ (Ан-24), № 542-ДМ, 543-ДМ (Ан-26), № 282-ДМ (Ан-30), произведите контрольную запись разовой команды «Автопилот по тангажу включен» (десятый канал) для чего: — включите автопилот согласно ТК № 16, вып. 20; — включите на пульте управления выключатель «ТАНГАЖ» на время не менее 15 с;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— выключите автопилот. 12.1.24. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Положение РУД левого двигателя» (одиннадцатый канал), для чего: — плавно переместите рычаг РУД левого двигателя из одного крайнего положения в другое и обратно. В пяти точках (включая крайние положения) сделайте выдержку времени 3—4 с. 12.1.25. Произведите контрольную запись разовой команды «Опасная вибрация левого—правого двигателя» (одиннадцатый канал), для чего: — установите проверочную установку УПИВ-41А или УПИВ-41Б (в зависимости от проверяемой аппаратуры ИВ-41АМ или ИВ-41БМ), снимите с нее крышку и убедитесь, что выключатель «СЕТЬ» стоит в положении «ВЫКЛ.»; — выньте из крышки футляра соединительный кабель; — подсоедините ШР «Ш1» соединительного кабеля к ШР «Ш1» установки УПИВ-41 (А, Б), а ШР «ОСЦИЛ. 1—2» соединительного кабеля — к ШР «ОСЦИЛЛОГРАФ 1» на блоке фильтров; — поставьте выключатель «ВЫХОД» в положение «Ш1»; — потенциометр «УСИЛЕНИЕ» поверните против часовой стрелки до упора; — включите выключатель «ИНДИКАТОРЫ ИВ-41» на щитке индикатора вибрации в кабине экипажа; — включите на установке выключатель «СЕТЬ» и прогрейте установку в течение 5 мин. На установке должен загореться светосигнализатор; — вращая потенциометр «УСИЛЕНИЕ» на установке УПИВ-41 (А, Б), подайте на вход первого канала левого двигателя ИВ-41 (А, Б) напряжение, соответствующее ускорению $6g$. Должен загореться светосигнализатор «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ ЛЕВ. ДВИГ.»; — выключите на установке выключатель «СЕТЬ», на щитке индикаторов вибрации выключатель «ИНДИКАТОРЫ ИВ-41»;	Если светосигнализатор не загорится, произведите регулировку уровня включения сигнализатора.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
— подсоедините ШР «ОСЦИЛ. 1—2» соединительного кабеля к ШР «ОСЦИЛЛОГРАФ 2» на блоке фильтров; — аналогично подайте на вход второго канала (для правого двигателя) напряжение, соответствующее ускорению $6g$. Должен загореться светосигнализатор «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ ПРАВ. ДВИГ»; — выключите установку и индикаторы вибрации на щитке индикаторов в кабине экипажа; — отсоедините соединительный кабель от установки и блока фильтров аппаратуры ИВ-41 (А, Б), установите заглушки на ШР, уложите кабель в крышку футляра, закройте установку и уберите. 12.1.26. Произведите контрольную запись аналогового параметра «Крен самолета» (двенадцатый канал), для чего: — включите выключатель «ЦГВ» («АГД-1» на самолете Ан-26) на левой панели приборной доски пилотов; — откройте декоративную панель потолка пассажирской кабины, расположенную в районе шп. № 12 и 13 (на самолете Ан-26 откройте пол в месте установки гиродатчика АГД-1); — убедитесь в наличии и совмещении контрольных рисок на корпусе гировертикали ЦГВ-4 (гиродатчике АГД-1) и ее амортизационном узле; — расконтрите и выверните на 3—4 оборота два винта стяжного кольца амортизационного узла гировертикали ЦГВ-4 гиродатчика (АГД-1); — плавно разверните корпус гировертикали ЦГВ-4 (гиродатчика АГД-1) в его амортизационном узле, создавая крен $\pm 45^\circ$ в одну и другую сторону; через каждые 15° делайте выдержку времени 3—4 с; — совместите установочные риски на корпусе и амортизационном узле гировертикали ЦГВ-4 (гиродатчика АГД-1); — вверните стяжные винты кольца амортизационного узла гировертикали ЦГВ-4 (гиродатчика АГД-1) и законтрите их;	Если светосигнализатор не загорится, произведите регулировку уровня включения сигнализатора.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— выключите выключатель «ЦГВ» («АГД-1») на левой панели приборной доски; — закройте декоративную панель потолка пассажирской кабины, расположенную в районе шп. № 12 и 13 (закройте полы на самолете Ан-26). На самолетах, доработанных по бюллетеням № 1083-ДМ (Ан-24), № 542-ДМ, 543-ДМ (Ан-26), № 282-ДМ (Ан-30), произведите контрольную запись аналогового параметра «Угол крена резервного авиагоризонта» (двенадцатый канал), для чего: — снимите АГБ-ЗК с приборной доски и установите в поворотный кронштейн, выставленный на 0° (контроль по нониусу); соедините удлинительным жгутом с самолетным фидером (рис. 5); — включите авиагоризонт АГБ-ЗК согласно ТК № 16, вып. 20; — плавно разверните авиагоризонт в одну и другую стороны, создавая крен через 10° до $\pm 50^{\circ}$. Через каждые 10° делайте выдержку времени 3—4 с; — выключите авиагоризонт; — снимите авиагоризонт с кронштейна и установите на приборную доску. После установки проверьте его работоспособность. 12.1.27. Произведите контрольную запись разовой команды «Включение флюгер-насоса правого двигателя» (двенадцатый канал), для чего: — потяните на себя кнопку КФЛ-37А правого двигателя на время не менее 15 с. Должен загореться светосигнализатор «ФЛЮГЕР. ПРАВ. ДВ» на щитке флюгирования; — отпустите кнопку КФЛ-37А. Примечание. Подачу разовой команды по двенадцатому каналу выполняет техник по эксплуатации двигателя. На самолетах, доработанных по бюллетеням № 1083-ДМ (Ан-24), № 542-ДМ, 543-ДМ (Ан-26), № 282-ДМ (Ан-30), произведите контрольную запись разовой команды «Включение флюгер-насоса левого — правого двигателей (двенадцатый канал), для чего потяните на себя поочередно кнопки		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
КФЛ левого и правого двигателей, удерживая их в течение времени не менее 15 с. 12.1.28. На самолетах, доработанных под РЩ-1 по бюллетеням № 1083-ДМ (Ан-24), № 542-ДМ, 543-ДМ (Ан-26), № 282-ДМ (Ан-30), для контрольной записи дополнительных разовых команд выполните следующие работы: 12.1.28.1. Произведите контрольную запись разовой команды «Пролет маркера» (первый канал), для чего: — включите систему «Ось-1» согласно ТК № 5 разд. 5.10, вып. 19, ч. 1; — наберите частоту встроенного контроля на пульте управления системы «Ось-1»; — последовательно нажмите на три кнопки встроенного контроля на пульте управления, делая выдержку времени на время не менее 15 с; — выключите систему «Ось-1». 12.1.28.2. Произведите контрольную запись разовой команды «Отказ АГБ-3К» (второй канал), для чего: — включите авиагоризонты согласно ТК № 16, вып. 20, ч. 2; — включите блок контроля кренов БКК-18 согласно ТК № 16, вып. 20, ч. 1; — создайте крен по АГБ-3К 10°. После создания крена должны загореться светосигнальные табло «ОТКАЗ АГБ РЕЗЕРВ»; — не менее чем через 15 с выключите авиагоризонты и БКК-18. 12.1.28.3. Произведите контрольную запись разовой команды «Перенаддув кабины» (третий канал), для чего: — отсоедините дюритовый шланг от штуцера «С» изд. ИКДРДФ-0,4 ÷ 0,31; — к штуцеру «С» подсоедините установку КПА-ПВД (КПУ-3); — создайте разрежение, соответствующее высоте 3500—4500 м; — не менее чем через 15 с плавно уравнивайте разрежение с окружающим атмосферным давлением; — отсоедините установку от штуцера «С» изд. ИКДРДФ-0,4 ÷ 0,31;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— подсоедините дюритовый шланг самолетной статической системы к штуцеру «С» изд. ИКДРДФ-0,4 ÷ 0,31. 12.1.28.4. Произведите контрольную запись разовой команды «Выпуск шасси» (четвертый канал), для чего: — включите АЗР-6 «УПР. ШАССИ»; — установите переключатель «ШАССИ» на центральном пульте в положение «ВЫПУСК»; — не менее чем через 15 с установите переключатель «ШАССИ» в выключенное (нейтральное) положение и зафиксируйте его (работы выполняйте совместно с техником по эксплуатации самолета); — выключите АЗР-6 «УПР. ШАССИ». 12.1.28.5. Произведите контрольную запись разовой команды «ПОС включена» (пятый канал), для чего: — включите на щите АЗС автоматы защиты АЗС-2 «КРЫЛО И ОПЕР. ЛЕВ. ДВ., ПРАВ. ДВ.»; — установите переключатель «ПОС КРЫЛА И ОПЕРЕНИЯ» на правой панели приборной доски в положение «РУЧНОЕ». Через 20—30 с должны загореться сигнализаторы открытия кранов; — после загорания сигнализаторов не менее чем через 15 с выключите переключатель «ПОС КРЫЛА И ОПЕРЕНИЯ». Светосигнализаторы должны погаснуть; — выключите АЗС-2 «КРЫЛО И ОПЕР. ЛЕВ. ДВ., ПРАВ. ДВ.» на щите АЗС. 12.1.28.6. Произведите контрольную запись разовой команды «Выход на внешнюю радиосвязь» (шестой канал), для чего: — включите радиостанции УКВ-1 и УКВ-2 согласно ТК № 5, вып. 19, ч. 1; — установите на пультах управления радиостанциями частоту 118,00 Гц; — установите на абонентском аппарате СПУ левого пилота переключатель «СПУ—РАДИО» в положение «РАДИО»;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— установите переключатель радиосвязи на абонентском аппарате левого пилота в положение «УКР» и включите радиостанцию УКВ-1 на режим передачи, нажав кнопку на штурвале на 15 с; — аналогичную операцию выполните для радиостанции УКВ-2, установив переключатель радиосвязи на абонентском аппарате левого пилота в положение «ДР»; — выключите радиостанции (работы выполняет техник-радист). 12.1.28.7. Произведите контрольную запись разовой команды «Отказ АГД левого» (седьмой канал), для чего: — включите авиагоризонт и БКК-18 на левой панели приборной доски согласно ТК № 16, вып. 20, ч. 2; — выключите АГД левого пилота. Должно загореться светосигнальное табло «ОТКАЗ АГД ЛЕВ»; — не менее чем через 15 с выключите БКК-18. 12.1.28.8. Произведите контрольную запись разовой команды «Крен велик» (восьмой канал), для чего: — подсоедините пульт КП-АГД к контрольному разъему «АГД ЛЕВ.» («АГД ПРАВ.»); — включите авиагоризонты (БКК-18 при этом не включать); — создайте поочередно пультом КП-АГД авиагоризонту левый (правый) крен ($15 \pm 1,5$)° на время не менее 15 с. Должно загореться светосигнальное табло «КРЕН ВЕЛИК ЛЕВ. (ПРАВ.)»; — выключите авиагоризонты; — отсоедините пульт КП-АГД. Заглушите ШР. 12.1.28.9. Произведите контрольную запись разовой команды «Сигнал от ССОС» (девятый канал, для самолетов Ан-24), для чего: — включите АЗС-2 «ССОС» на шитке АЗС; — включите выключатель ССОС на пульте левого пилота (если он выключен, т.е. не закрыт предохранительный колпачок); — включите радиовысотомер согласно технологии проверки его работоспособности;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— переключатель «КОНТРОЛЬ ССОС» на пульте левого пилота нажмите в одно из положений «1», «2» или «3» на время не менее 15 с. При этом на левой и правой панелях приборной доски должны загореться мигающие светосигнализаторы «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» и прерывисто гудеть сирена; — отпустите переключатель «КОНТРОЛЬ ССОС»; — выключите радиовысотомер; — выключите выключатель ССОС; — выключите АЗС-2 на щите АЗС. 12.1.28.10. Произведите контрольную запись разовой команды «Отказ БКК-18 по питанию» (десятый канал), для чего: — установите на левой панели выключатель «БКК» в положение «ВЫКЛ». Должно загореться светосигнальное табло «НЕТ КОНТРОЛЯ АГ» на панелях левого и правого пилотов. Выдержите время не менее 15 с. 12.1.28.11. Произведите контрольную запись разовой команды «Отказ АГ правого» (одиннадцатый канал), для чего: — включите правый авигоризонт АГД-1 согласно ТК № 16, вып. 20, ч. 2; — включите БКК-18 согласно ТК № 16, вып. 20, ч. 2; — установите выключатель «АГД» в положение «ВЫКЛ». Должно загореться светосигнальное табло «ОТКАЗ АГ ПРАВ»; — через 15 с выключите БКК-18. 12.1.28.12. Произведите контрольную запись разовой команды «Включение ПОС ВНА и воздухозаборников» (двенадцатый канал), для чего: — включите на щите АЗС автомат защиты АЗС-10 «РЮ ЛЕВ», АЗС-2 «ВНА ДВИГ. ЛЕВ», АЗС-2 «ВНА ДВИГ. ПРАВ»; АЗР-6 и АЗР-15 обогрева винтов и коков; — нажмите поочередно на кнопку «КОНТРОЛЬ ЛАМП» на правой панели приборной доски на время не менее 15 с. При нажатии на кнопку должны загореться зеленые светосигнализаторы «ОБОГРЕВ ВНА ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ», «ОБОГРЕВ ВНА ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ»;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— включите АЗС-10 «РИО ЛЕВ», АЗС-2 «ВНА ДВИГ. ЛЕВ», АЗС-2 «ВНА ДВИГ. ПРАВ», АЗР-6 и АЗР-15 обогрева винтов и обтекателей. 12.1.29. Выключите выключатель «РУЧНОЕ ВКЛ. ЛМП» на вертикальной панели правого пилота. 12.1.30. Выключите АЗС, включенные, как указано в п. 12.1.2 данной ТК. 12.1.31. Снимите с самолета ЛПМ самописца МСРП-12-96. 12.1.32. Установите технологические заглушки на ШР ЛПМ самописца МСРП-12-96 и передайте его в лабораторию для дешифровки контрольных записей аналоговых параметров и разовых команд. 12.1.33. Устраните выявленные при расшифровке неисправности самописца МСРП-12-96. 12.1.34. Установите ЛПМ МСРП-12-96 на самолет.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Установка КПА-ПВД (КПУ-3).	Угломер 6С2.787.001-2; угломер 6С2.787.004; отвертка ГОСТ 17199-71; плоскопубцы комбинированные ГОСТ 5547-75; ключ для гаек ШР 24-9022-20.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792-67.	

ВЫПУСК 22. ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1								На страницах 178—181				
Пункт РО		Осмотр стационарных и переносных огнетушителей. Проверка давления в баллонах стационарных огнетушителей								Трудоемкость 0,37 чел.-ч				
Содержание операции и технические требования (ТТ)										Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ			Конт- роль	
1.1. Проверка зарядки, осмотр состояния и крепления огнетушителей. 1.1.1. Откройте винтовые замки лючков «Противопожарные баллоны» с правой и левой сторон левой мотогондолы и вскройте лючки. На лючках должна быть таблица зависимости давления в огнетушителях от температуры. 1.1.2. Проверьте по манометрам давление в баллонах огнетушителей. В зависимости от температуры воздуха в отсеке давления в баллонах огнетушителей должно быть:										Баллоны с несоответствующим давлением замените.			Т	
Таблица														
В баллонах с составом «3, 5»														
t °C	—60	—50	—40	—30	—20	—10	0	10	20	30	40	50	60	
P ±0,5 МПа (5 кгс/см²)	3,9(39)	4,3(43)	4,7(47)	5,1(51)	5,6(56)	6,1(61)	6,6(66)	7,2(72)	7,8(78)	8,4(84)	9,1(91)	9,8(98)	10,5(105)	
В баллонах ОС-8МФ с составом «Фреон 114 В₂»														
t °C	—60	—50	—40	—30	—20	—10	0	10	20	30	40	50	60	
P ±0,5 МПа (5 кгс/см²)	5,9(59)	6,3(63)	6,8(68)	7,2(72)	7,7(77)	8,2(82)	8,8(88)	9,4(94)	10(100)	10,7(107)	11,4(114)	12,1(121)	12,8(128)	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)					Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ		Конт- роль		
В баллонах УБЦ, УБШ с составом «Фреон 114 В ₂ »								Продолжение табл.	
t °C	-60	-50	-40	-30	-20	-10	0	10	
P±1,5МПа (15кгс/см ²)	6,9(69)	7,2(72)	7,6(76)	8,0(80)	8,4(84)	8,8(88)	9,2(92)	9,6(96)	
t °C	20	30	40	50	60	70	80		
P±1,5МПа (15кгс/см ²)	10,0(100)	10,6(106)	11,2(112)	11,8(118)	12,5(125)	13,3(133)	14,2(142)		
1.1.3. Осмотрите внешнее состояние огнетушителей. На поверхностях баллонов огнетушителей не должно быть следов коррозии. На корпусах манометров не должно быть трещин и сколов. Стекла манометров не должны иметь трещин. ВНИМАНИЕ! С ЗАТВОРОВ ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СНЯТЫ ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЕ ЧЕКИ. 1.1.4. Проверьте рукой надежность крепления огнетушителей. Огнетушители не должны иметь люфтов в креплении. Между баллонами и подставкой должна быть проложена профильная резина. 1.1.5. Проверьте рукой подсоединение трубопроводов к огнетушителям. Гайки подсоединения трубопроводов к огнетушителям должны быть затянуты и законтрены.					Огнетушители с повреждениями и наличием коррозии замените. Подтяните гайки болтов крепления огнетушителей. Подложите профильную резину. Затяните гайки, законтри- те.				

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.1.6. Проверьте рукой подсоединение ШР пиропатронов ПП-Э к пироголовкам огнетушителей. Гайки ШР должны быть затянуты и законтрены. 1.1.7. Проверьте состояние перемычек металлизации огнетушителей ОС-8М(Ф). Перемычки металлизации не должны иметь обрывов. Наконечники перемычек металлизации должны быть затянуты болтами к огнетушителям и к корпусу самолета. 1.1.8. Установите лючки «Противопожарные баллоны» на место и укрепите их винтовыми замками. 1.2. Проверка зарядки, осмотр состояния и крепления огнетушителей двигателей: 1.2.1. Проверьте по манометрам давление в баллонах огнетушителей левого и правого двигателей. В зависимости от температуры воздуха давление должно соответствовать указанному в таблице. Приложение. Капоты двигателей открывает и закрывает техник по эксплуатации двигателей. 1.2.2. Проверьте внешнее состояние огнетушителей. На поверхностях баллонов огнетушителей не должно быть коррозии. На корпусах манометров не должно быть трещин и сколов. Стекла манометров не должны иметь трещин. С затворов огнетушителей должны быть сняты предохранительные чеки. 1.2.3. Проверьте рукой надежность крепления огнетушителей. Огнетушители не должны иметь люфтов в креплении. Между баллонами и подставкой должна быть проложена профильная резина. 1.2.4. Проверьте рукой подсоединение трубопроводов к огнетушителям. Гайки подсоединения трубопроводов к огнетушителям должны быть затянуты и законтрены.	Подтяните гайки ШР, законтрите. Неисправные перемычки замените. Подтяните винты крепления наконечников перемычек металлизации. Огнетушители с несоответствующим давлением замените. Огнетушители с повреждениями и наличием коррозии замените. Подтяните гайки болтов крепления огнетушителей. Подложите профильную резину. Затяните и законтрите гайки.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.2.5. Проверьте рукой подсоединение ШР пиропатронов ПП-3 к пироголовкам огнетушителей. Гайки ШР должны быть затянуты и законтрены. 1.3. Осмотр переносных огнетушителей в переднем и заднем багажных отсеках. 1.3.1. Проверьте рукой крепление кронштейна огнетушителя к перегородке багажного отсека. Кронштейн не должен иметь люфтов в креплении к перегородке. 1.3.2. Проверьте рукой крепление огнетушителя в кронштейне. Огнетушитель не должен иметь люфтов в креплении. Между кронштейном и огнетушителем должна быть проложена суконная прокладка. 1.3.3. Удалите пыль и грязь с поверхности огнетушителя. 1.3.4. Проверьте пломбировку пускового курка. Пломба должна быть целая, с наличием оттиска. Нитка пломбировки должна быть без обрывов и узлов. Примечание. Категорически запрещается пломбировать пусковой курок контрольной проволокой. 1.3.5. На огнетушителях ОР1-2 проверьте наличие пломбы на замке ленты и наличие колпачка на сопле распылителя, а также установку предохранительной чеки в рукоятке огнетушителя. На замке ленты должна быть пломба, на сопле распылителя должен быть колпачок, на рукоятке огнетушителя ОР1-2 — предохранительная чека.		Затяните и законтрите гайки ШР. Подтяните блоки крепления кронштейнов к перегородке. Подложите суконную прокладку. При повреждении пломбы и обрыве нитки огнетушитель замените. Неисправный огнетушитель замените.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Отвертка ГОСТ 17199—71.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 182—183	
Пункт РО	Осмотр датчиков системы сигнализации пожара (ССП) в отсеках опор самолета, двигателей и вспомогательной силовой установке	Трудоемкость 0,65 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.1. Проверьте рукой крепление к конструкции самолета кронштейнов датчиков ДПС-1АГ и осмотрите их. В креплении кронштейна к конструкции самолета не должно быть люфтов. Кронштейн не должен иметь трещин. На двигателях проверьте крепление хомутов. Хомуты не должны проворачиваться, не должны иметь трещин.		Подтяните заклепки крепления кронштейнов. Кронштейны с трещинами замените. Подтяните болты крепления хомутов. Хомуты с трещинами замените.	Т
2.2. Проверьте рукой крепление розеток ССП-2ИР к кронштейнам и подводящую к ним электропроводку. В креплении розеток к кронштейну не должно быть люфтов. Проушины крепления розеток не должны иметь трещин. Электропроводка не должна иметь повреждений изоляции. Защитная металлическая оплетка не должна иметь повреждений, должна быть чистой и прибортованной.		Подтяните болты крепления розеток к кронштейну. Розетки с трещинами замените. Поврежденную электропроводку замените между ближайшими разъемами и соединениями.	Т
2.3. Осмотрите датчики ДПС-1АГ и проверьте их крепление. Датчики не должны иметь вмятин, трещин, должны быть чистыми. Гайки крепления датчиков должны быть затянуты и законтрены.		Датчики с вмятинами и трещинами замените. От грязи и пыли — очистите. Ослабленные гайки крепления датчиков подтяните и законтрите.	Т
2.4. Осмотрите на двигателях датчики ДТБ-2АУ и проверьте их крепление. Датчики должны быть надежно укреплены. Гайки крепления датчиков в корпусе лобового картера должны быть затянуты и законтрены. ШР датчиков не		При ослаблении крепления датчиков гайки крепления затяните и переконтрите. По-	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
должны иметь повреждения (сколов, трещин), должны быть затянуты и за- контрены на заворачивание. Электропроводка, подходящая к датчикам, и за- щитная металлическая оплетка не должны иметь повреждений изоляции, долж- ны быть чистыми и прибортованными.	врежденные ШР замените, гайки ШР затяните и пере- контрите. Поврежденную элек- тропроводку замените между ближайшими разъемами и соединениями. Поврежденные хомуты за- мените.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 184—185	
Пункт РО	Осмотр нажимных устройств и концевых выключателей аварийного пожаротушения	Трудоемкость 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.1. При осмотре нажимных устройств выполните следующие работы: ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. РАБОТУ ПРОИЗВОДИТЕ НА ОБЕСТОЧЕННОМ САМОЛЕТЕ. 3.1.1. Откройте панели пола между шп. № 11—15 и № 30 и 31. 3.1.2. Отвинтите винты крепления защитной крышки нажимного устройства и снимите ее. 3.1.3. Проверьте крепление и состояние концевого выключателя и его кронштейна. На корпусе выключателя и его кронштейне не должно быть трещин, коррозии. Не должно быть люфтов в креплении выключателя и кронштейна. 3.1.4. Проверьте надежность подсоединения электропроводки на клеммных колодках 74К. Наконечники должны быть надежно затянуты, не должны проворачиваться на клеммах от руки. 3.1.5. Осмотрите электропроводку в районе установки нажимного устройства. Электропроводка должна быть прибортована, не должна иметь повреждения изоляции. 3.1.6. Осмотрите нажимной механизм. Проверьте его состояние и крепление. Нажимной механизм и его защитная крышка должны быть без трещин, вмятин, коррозии. Детали нажимного механизма должны надежно крепиться к конструкции самолета.		Поврежденный концевой выключатель замените. Винты крепления затяните. Подтяните гайки крепления наконечников. Электропровода с поврежденной изоляцией замените между двумя разъемными соединениями. Поврежденную защитную крышку снимите и сдайте для ремонта. После ремонта — установите. Затяните винты крепления деталей нажимного механизма.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт роль
3.1.7. Внешним осмотром убедитесь в исправности троса, в наличии смазки на нем и на вводе троса во втулку нажимного устройства. Трос не должен иметь порванных прядей, должен быть смазан. На вводе троса во втулку должна быть смазка. 3.1.8. При обесточенной бортсети нажмите управляющий рычаг со стороны подсоединения к нему троса и убедитесь в срабатывании концевого выключателя. При нажатии и отпускании управляющего рычага должен быть слышен четкий щелчок концевого выключателя. 3.1.9. Закройте защитную крышку нажимного устройства и укрепите ее винтами. 3.1.10. Закройте панели пола.	Смажьте трос смазкой АМС-3. Полните смазку на вводе троса во втулку. Поврежденный трос замените. При отсутствии щелчка концевого выключателя замените.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 17199—71; переносная лампа; техническая салфетка ГОСТ 7138—73.	Смазка АМС-3 ГОСТ 2712—75.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4		На странице 186
Пункт РО	Проверка функционирования системы сигнализации пожара (ССП)	Трудоемкость 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверьте функционирование ССП, как указано в ТК № 2, вып. 22, ч. 1.			И

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На странице 187	
Пункт РО	Проверка сопротивления изоляции проводов концевых выключателей аварийного пожаротушения	Трудоемкость 0,73 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
5.1. Для проверки сопротивления изоляции проводов концевых выключателей выполните работы: ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. РАБОТУ ПРОИЗВОДИТЕ НА ОБЕСТОЧЕННОМ САМОЛЕТЕ. 5.1.1. Откройте панели пола между шп. № 11—15 и № 30—31. 5.1.2. Отсоедините на клеммных колодках 74К (поз. 11165 и 11166), расположенных соответственно между шп. № 14 и 15 и № 30 и 31 под полом, провода УП4 и УП52. 5.1.3. Измерьте мегомметром сопротивление изоляции проводов УП4 и УП52 в сторону концевого выключателя (поз. 898 и 899). Сопротивление изоляции проводов УП4 и УП52 концевого выключателя (поз. 898 и 899) должно быть не менее 2 МОм. 5.1.4. Подсоедините провода УП4 и УП52 к клеммным колодкам 74К (поз. 11165 и 11166). 5.1.5. Закройте панели пола.		Если сопротивление изоляции менее 2 МОм, просушите электропроводку и замените концевой выключатель аварийного пожаротушения.	И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Мегомметр на 500 В М1101М, М4103/3.	Отвертка $l = 200$ ГОСТ 17199—71.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 188—192
Пункт РО	Проверка правильности регулировки концевых выключателей аварийного пожаротушения и работоспособности системы от них	Трудоемкость 0,50 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
6.1. Проверка правильности регулировки концевых выключателей аварийного пожаротушения. ВНИМАНИЕ! РАБОТУ ПО ПП. 6.1.2—6.1.7 ПРОИЗВОДИТЕ НА ОБЕСТОЧЕННОМ САМОЛЕТЕ. 6.1.1. Откройте панели пола между шп. № 14, 15, 30 и 31. 6.1.2. Снимите защитную крышку 10 нажимного устройства, отвернув винты 8 ее крепления (рис. 6). 6.1.3. Убедитесь в касании заклепок управляющего рычага 1 опорных площадок исполнительного рычага 2. Обе заклепки должны касаться опорных площадок. Допускается зазор величиной не более 0,3 мм. 6.1.4. Измерьте щупом величину зазора между регулировочным винтом 5 и штоком концевого выключателя 7. Величина зазора должна быть $(2 \pm 0,5)$ мм. 6.1.5. Проверьте наличие зазора между управляющим рычагом 1 и скобой 12. Величина зазора должна быть не менее 1 мм.		Для обеспечения касания заклепок опорных площадок расконтрите тандер 14, выставьте управляющий рычаг 1, изменяя длину троса 17 так, чтобы обеспечить технические требования, после чего законтрите тандер. Для обеспечения требуемой величины зазора выверните стопорный винт 3, отверните контрящую гайку 4 и отрегулируйте зазор регулировочным винтом 5. Заверните контрящую гайку 4, вверните стопорный винт 3 и закрасьте его красной эмалью ХВ-16. Для обеспечения зазора опилите надфилем детали 1 и 12 до получения зазора тре-
		И

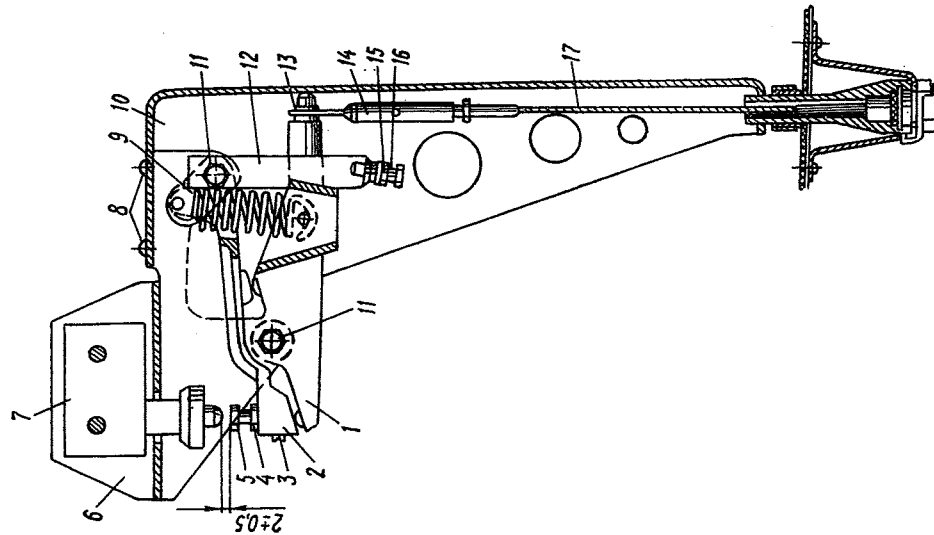


Рис. 6. Кинематическая схема нажимного устройства:
 1 — управляющий рычаг; 2 — исполнительный рычаг; 3 — стопорный винт; 4 — контрящая гайка; 5 — регулировочный винт; 6 — профиль; 7 — концевой выключатель АМ-800К; 8 — пружина; 9, — шайба; 10 — защитная крышка; 11 — болт; 12 — скоба; 13 — гайка; 14 — тандер; 15 — контргайка; 16 — ограничительный винт; 17 — трос

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.1.6. Проверьте срабатывание концевого выключателя и величину обжатия его штока пружиной 9, для чего: — придерживая управляющий рычаг 1, отсоедините от него трос 17, предварительно расконтрив шайбу 13, и плавно отпустите рычаг 1 до момента срабатывания концевого выключателя. - В момент срабатывания концевого выключателя должен быть слышен щелчок; — измерьте величину выхода штока в момент срабатывания концевого выключателя; — отпустите управляющий рычаг 1 и вновь измерьте величину выхода штока концевого выключателя. Разность между двумя измерениями должна быть не менее 1 мм; — подсоедините трос 17 к управляющему рычагу 1, установите шайбу 13 и законтрите ее проволокой. 6.1.7. Проверьте ограничение обжатия штока концевого выключателя под воздействием троса, для чего: — измерьте величину выхода штока концевого выключателя в необжатом состоянии; — приложите усилие к управляющему рычагу 1 со стороны подсоединения к нему троса 17 и отклоните рычаг вниз таким образом, чтобы обжатие штока было $(3 \pm 0,5)$ мм. Отпустите рычаг. В момент срабатывания концевого выключателя должен быть слышен щелчок. При обжатии штока на $(3 \pm 0,5)$ мм управляющий рычаг 1 должен упереться в ограничительный винт 16 на скобе 12.	буемой величины. Защищенные места покройте грунтовой ФЛ-086. Смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 оси вращения рычагов. Если дефект не устранится, замените пружину 9. Отрегулируйте величину обжатия штока концевого выключателя ограничительным винтом 16, предварительно от-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.2. Проверка работоспособности системы пожаротушения от концевых выключателей. 6.2.1. Убедитесь в наличии постоянного напряжения в бортсети самолета. Напряжение должно быть 27—29 В. 6.2.2. На щите АЗС включите АЗС «СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ». 6.2.3. Установите переключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ — ПРОВЕРКА» в положение «ПРОВЕРКА». На щитке пожаротушения должны загореться светосигнализаторы готовности огнетушителей систем ССП-2А и ССП-7. 6.2.4. Приложите усилие к управляющему рычагу 1 со стороны подсоединения к нему троса и отклоните рычаг вниз до упора (на самолетах Ан-26, не доработанных по бюллетеню 121-ДМ, обожмите шток концевого выключателя). Должны погаснуть светосигнализаторы готовности огнетушителей систем ССП-2А и ССП-7 и загореться лампы-кнопки сигнализации пожара в левом и правом полукрыльях, в левой и правой мотогондоле. 6.2.5. Снимите усилие с управляющего рычага 1 (на самолетах Ан-26, не доработанных по бюллетеню 121-ДМ, отпустите шток концевого выключателя). Должны погаснуть лампы-кнопки и вновь загореться светосигнализаторы готовности огнетушителей систем ССП-2А и ССП-7. 6.2.6. Установите переключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ — ПРОВЕРКА» на щитке пожаротушения в нейтральное положение и законтрите фиксатором. Светосигнализаторы готовности огнетушителей должны погаснуть. 6.2.7. Установите защитную крышку 10 нажимного устройства и закрепите ее, завернув винты крепления 8.	вернув контрящую гайку 15. После регулировки заверните контрящую гайку 15 и закрасьте ее красной эмалью ХВ-16. Замените электролампы. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам. Устраните неисправность. Проверьте электроцепи согласно фидерным схемам. Устраните неисправность.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Конт- роль
6.2.8. Аналогичные работы выполните на другом концевом выключателе аварийного пожаротушения. 6.2.9. Выключите АЗС «СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ». Обесточьте бортовую сеть самолета. 6.2.10. Закройте панели пола.		
Контрольно-прверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Штангенциркуль ГОСТ 166—73; щупы ГОСТ 882—75, набор № 4.	Отвертка $l = 200$ ГОСТ 17199—71.	Проволока КО 0,8 ГОСТ 792—67

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На странице 193	
Пункт РО	Осмотр электромагнитных распределительных кранов	Трудоемкость 0,23 (чел.-ч)	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
7.1. При вскрытых панелях люков на верхней части гондол левого и правого двигателей осмотрите электромагнитные распределительные краны: 7.1.1. Убедитесь в чистоте и отсутствии механических повреждений блоков распределительных кранов 781100. На поверхности блоков распределительных кранов не должно быть грязи, коррозии, трещин и вмятин. 7.1.2. Убедитесь в надежности крепления блоков распределительных кранов и исправности защитных чехлов ШР распределительных кранов 781100. Блоки распределительных кранов должны надежно крепиться на шп. № 19 гондол. Защитные чехлы на ШР должны быть целыми (без разрывов, порезов).		Грязь и коррозию очистите волосяной кистью. Блоки с трещинами и вмятинами замените. Подтяните винты крепления распределительных блоков. Поврежденные чехлы замените.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 194—196	
Пункт РО	Осмотр исполнительных блоков системы пожаротушения (БИ-2АЮ, ССП-7БИС) и проверка их чувствительности	Трудоемкость 1,01 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
8.1. Откройте панели потолка между шп. № 23—27. 8.2. Осмотрите исполнительные блоки БИ-2АЮ, ССП-7БИС, проверьте их крепление. Блоки не должны иметь механических повреждений (вмятин, трещин). Блоки должны надежно крепиться на амортизаторах. Амортизаторы должны быть целыми. При растяжении и сжатии амортизаторов на их поверхности не должно быть трещин. 8.3. Проверьте чувствительность исполнительных блоков БИ-2АЮ, ССП-7БИС, для чего: 8.3.1. Расконтрите и отсоедините ШР проверяемого исполнительного блока. 8.3.2. Установите пульт в горизонтальное положение. Откройте замки и снимите с пульта крышку. 8.3.3. Подсоедините проверяемый исполнительный блок к пульту жгутом № 1 в соответствии с маркировкой на ШР жгута. 8.3.4. Поставьте на пульте переключатели В1, В2, В3 в нейтральное положение, переключатель В4 — в положение «1». Ручку потенциометра «ИМИТАЦИЯ ТЕРМОЭДС» установите в левое крайнее положение. 8.3.5. Убедитесь в наличии постоянного тока на борту самолета. Напряжение должно быть 27—29 В. 8.3.6. Подключите жгут № 3 к клеммам К1, К3 пульта к бортовой розетке 27 В. 8.3.7. Переведите переключатель В1 из нейтрального положения в положение ССП-2А, ССП-7. На пульте должен загореться светосигнализатор Л1. 8.3.8. Проверьте по вольтметру ИП1 пульта напряжение питания. Напряжение питания должно быть 27—29 В. 8.3.9. Поставьте переключатели В2, В3 на пульте в положение «НАСТРОЙКА БЛОКА».		Поврежденные блоки замените. Амортизаторы с трещинами замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8.3.10. Поставьте переключатель В4 на пульте в положение, соответствующее номеру проверяемого реле РПС-5 (канала) исполнительного блока. 8.3.11. Плавно вращая ручку потенциометра «ИМИТАЦИЯ ТЕРМОЭДС» по часовой стрелке, заметьте по милливольтметру ИП-2, в момент зажигания светосигнализатора 2 на пульте, напряжение при срабатывании исполнительного блока. Значения напряжения срабатывания исполнительных блоков должны быть: а) для блоков БИ-2АЮ — 28 — 65 мВ; б) для блоков ССП-7БИС: для реле Р₂, Р₅ — 10 — 38 мВ; для реле Р₁, Р₃ — 20 — 60 мВ. После проверки напряжения срабатывания каждого канала ручку потенциометра «ИМИТАЦИЯ ТЕРМОЭДС» выведите в левое крайнее положение. 8.3.12. Поставьте переключатели пульта В1, В2 и В3 в нейтральное положение, ручку потенциометра «ИМИТАЦИЯ ТЕРМОЭДС» — в левое крайнее положение. 8.3.13. Отсоедините жгут № 3 от клемм К1, К2 пульта и бортовой розетки 27 В. 8.3.14. Отсоедините жгут № 1 от пульта и проверяемого исполнительного блока. 8.3.15. Подсоедините, заверните и законтрите ШР проверяемого исполнительного блока, затяните и законтрите их накидные гайки. Накидные гайки ШР должны быть затянуты до отказа и законтрены на заворачивание. 8.3.16. Закройте крышку и застегните замки пульта ПП-ССПА. 8.3.17. Заполните формуляр проверяемого исполнительного блока. В формулярах должны быть указаны дата и результаты проверки, фамилия проверяющего и его подпись.	Блоки, не соответствующие техническим требованиям, замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8.4. Закройте и укрепите панели потолка, расположенные между шп. № 23—27. 8.5. Произведите проверку системы сигнализации пожаротушения ССП-2А и ССП-7 (см. ТК № 4 данного выпуска).		К К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Пульт ПП-ССПА с комплектом жгутов.	Отвертка ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 24-9022-20.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 197—198	
Пункт РО	Измерение сопротивления изоляции электропроводки с датчиками в системе пожаротушения	Трудоемкость 0,78 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9.1. Откройте панели потолка между шп. № 23—27. 9.2. Измерьте сопротивление изоляции электропроводки с датчиками ДПС-1АГ и ДТБ-2АУ, для чего: 9.2.1. Расконтрите и отсоедините ШР Ш1, Ш3 от исполнительных блоков БИ-2АЮ и ССП-7БИС. 9.2.2. Подсоедините один проводник мегомметра поочередно к штырям 2, 4, 6 ШР Ш1, Ш3 исполнительных блоков БИ-2АЮ, а другой проводник мегомметра подсоедините к корпусу самолета. Измерьте по мегомметру величину сопротивления изоляции. Сопротивление изоляции электропроводки вместе с датчиками должно быть не менее 10 МОм. 9.2.3. Подсоедините один проводник мегомметра поочередно к штырям 4, 6 ШР Ш1, Ш3 исполнительного блока ССП-7БИС, а другой проводник мегомметра подсоедините к корпусу самолета. Измерьте по мегомметру величину сопротивления изоляции электропроводки с датчиками. Сопротивление изоляции не должно быть менее 10 МОм.		При несоответствии сопротивления изоляции электропроводку и датчики просушите горячим воздухом при температуре не более 80°. Если после просушки сопротивление изоляции будет менее 10 МОм, то определите участки с пониженным сопротивлением и замените электропроводку между двумя ближайшими разъемами. Замените неисправные датчики. См. ТТ к п. 9.2.2 данной ТК.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9.2.4. Подсоедините ШР Ш1, Ш3 исполнительных блоков БИ-2АЮ и ССП-7БИС, затяните и законтрите их накидные гайки. Накидные гайки ШР должны быть затянуты до отказа и законтрены на заворачивание. 9.3. Закрепите панели потолка, расположенные между шп. № 23—27. 9.4. Произведите проверку системы сигнализации пожаротушения ССП-2А и ССП-7 (см. ТК № 4 данного выпуска).		К К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Мегомметр на 500 В М1101 М, М4100/3.	Отвертка ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 24-9022-20.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 199—201	
Пункт РО	Проверка срабатывания затворов огнетушителей от пиропатронов без выпуска заряда	Трудоемкость 4,00 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
10.1. Для проверки срабатывания затворов огнетушителей выполните следующие работы: 10.1.1. Отсоедините трубопроводы пожарной системы от выходных штуцеров огнетушителей двигательной и самолетной систем. Наверните заглушки на рабочие штуцера огнетушителей. 10.1.2. Расконтрите и отсоедините ШР пирозапалов огнетушителей. 10.1.3. Подсоедините ШР к одному из пирозапалов огнетушителя. 10.1.4. Включите электропитание на борт самолета по постоянному току. Напряжение должно быть 27—29 В. 10.1.5. Включите два АЗС-10 системы пожаротушения на щите АЗС. 10.1.6. Установите выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ — ПРОВЕРКА» в положение «ПОЖАРОТУШЕНИЕ». 10.1.7. Нажмите лампу-кнопку (кнопку) на щитке пожаротушения системы, в которой проверяется вскрытие затвора огнетушителя. При нажатии на лампу-кнопку (кнопку) должен сработать пиропатрон огнетушителя и вскрыть его затвор. Примечания: 1. Для взрыва пиропатрона и вскрытия затвора огнетушителей I очереди нажмите любую лампу-кнопку на щитке пожаротушения. 2. Для взрыва пиропатрона и вскрытия затвора огнетушителей II очереди нажмите сначала лампу-кнопку, а затем кнопку включения II очереди. 3. Для взрыва пиропатрона и вскрытия затвора огнетушителей двигательной нажмите соответствующую кнопку тушения пожара внутри двигателя. 10.1.8. Установите выключатель пожаротушений в нейтральное положение. 10.1.9. Аналогично проверьте надежность срабатывания затворов остальных огнетушителей двигательной и самолетной систем. 10.1.10. Установите выключатель пожаротушения в нейтральное положение, выключите электропитание самолета и АЗС-10 на щите АЗС.		Если затвор огнетушителя не вскрылся при взрыве пиропатрона, необходимо пиропатрон взорвать вторично. Если и в этом случае замок не вскрылся, замените огнетушитель.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
10.1.11. Закройте затворы огнетушителей двигательной и самолетной систем, для чего: — снимите пломбу и контровку контргайки с нажимного винта, отверните винт, заведите носок откидного рычага под ось защелки и затяните нажимной винт огнетушителя до отказа. Затяжку винта производите только торцовым ключом из комплекта огнетушителя; — закройте замок на пусковом рычаге, снимите пирозапал с пиропатрона ИП-3 и медленно отверните заглушку на рабочем штуцере огнетушителя на 1—2 оборота. Произведите выдержку для стравливания из затвора остатка заряда и заверните до конца заглушку рабочего штуцера; — проверьте на герметичность затвор баллона огнетушителя, нанеся мыльную пену на рабочий штуцер. Баллон огнетушителя должен быть герметичен. Если затвор огнетушителя обеспечивает герметичность баллона, пленка мыльной пены на отверстии штуцера должна быть неподвижна; — после проверки затвора огнетушителя опломбируйте нажимной винт затвора, законтрите контргайку винта проволокой;	Если мыльная пена на краях отверстия выходного штуцера вздувается, необходимо торцовым ключом подтягивать нажимной винт, пока не перестанет вздуваться мыльная пена. Если вышеуказанные попытки добиться герметичности баллона безрезультатны, проверяемый затвор считается неисправным. Неисправный огнетушитель замените, накрутив на выходной штуцер предохранительную заглушку.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— соедините трубопровод пожарной системы с огнетушителем, затяните накидные гайки и законтрите. Накидные гайки должны быть затянуты до отказа и законтрены на заворачивание; — установите новый пиропатрон ПП-3 и соедините, затяните и законтрите ШР пирозапала. Накидная гайка ШР должна быть затянута до отказа и законтрена на заворачивание. 10.1.12. Аналогичную работу выполните на всех огнетушителях двигательной и самолетной систем. Результаты проверки запишите в формуляры всех огнетушителей. 10.1.13. Проверьте систему сигнализации о пожаре (см. ТК № 4 данного выпуска). 10.2. Проверку вскрытия пироголовок огнетушителей типа УБШ и УБЦ производите на зарядной станции согласно инструкции по эксплуатации.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; ключ для гаек ШР 24-9022-20; ключи 14×17, 19×22, 24×27 ГОСТ 10112—71; ключ торцовый (маховичок 2ГЗ-106), кисть волосяная, заглушки.	Проволока КО 0,8 ГОСТ 792—67 на мыльная; пиропатроны ПП-3.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На страницах 202, 203	
Пункт РО	Осмотр троса во втулке нажимного устройства аварийного включения пожаротушения	Трудоемкость 4,00 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
11.1. При осмотре троса во втулке и возобновлении смазки в ней выполните следующие работы: ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Работу производите на обесточенном самолете. 11.1.1. Выполните пункты 3.1.1-3.1.6 ТК № 3 данного выпуска. 11.1.2. Расконтрите и снимите шайбу, отсоедините ушко тандера от управляющего рычага нажимного устройства (см. ТК № 6, Рис. 6, стр. 189 данного выпуска). Рассоедините и расконтрите тандер. 11.1.3. Снаружи фюзеляжа, в месте установки втулки - расконтрите и выверните пробку, снимите резиновую шайбу, вытяните трос из втулки. Осмотрите трос и внутреннюю поверхность втулки. На тросе и на внутренней поверхности втулки не должно быть коррозии, грязи, влаги, трос не должен иметь разрывов прядей. 11.1.4. Наполните втулку смазкой АМС-3. 11.1.5. Смажьте трос и вкладыш смазкой АМС-3. 11.1.6. Вставьте трос во втулку. 11.1.7. Положите во втулку резиновую шайбу, наденьте на пробку контровочную шайбу, заверните ее и законтрите. 11.1.8. Соедините тандер и подсоедините его ушко к управляющему рычагу. Установите шайбу на палец управляющего рычага и законтрите ее шплинтом.		Трос, имеющий наличие коррозии или разрывы прядей, замените. Коррозию, грязь и влагу, на внутренней поверхности втулки удалите технической салфеткой, смоченной в нефрасе.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
11.1.9. Произведите регулировку и проверку срабатывания системы ССП-2А от концевого выключателя аварийного пожаротушения согласно ТК № 6 данного выпуска. 11.1.10. Законтрите тандер проволокой. 11.1.11. Пополните смазку АМС-3 на вводе троса во втулку. 11.1.12. Закройте защитную крышку нажимного устройства и укрепите ее винтами. 11.1.13. Закройте панели пола.		Конт роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Штангенциркуль ГОСТ 166-73 Щупы ГОСТ 382-75, набор № 4	Отвертка ГОСТ 17199-71 Лампа переносная	Смазка АМС-3 ГОСТ 2712-75 Салфетка техническая ГОСТ 7138-73 Шплинт 1,5х10-002 ГОСТ 397-66 Проволока КО-0,8 ГОСТ 792-67 Нефрас С50/170

ВЫПУСК 23. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

К. РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 204—212	
Пункт РО	Осмотр агрегатов и трубопроводов кислородного оборудования	Трудоемкость 0,55 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ОСМОТРЕ КИСЛОРОДНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ЗАМЕНЕ АГРЕГАТОВ И ЗАРЯДКЕ КИСЛОРОДОМ БАЛЛОНОВ СЛЕДИТЕ ЗА ЧИСТОТОЙ РАБОЧЕГО МЕСТА, РУК РАБОТАЮЩЕГО, ЗАРЯДНЫХ ШТУЦЕРОВ, ВЕНТИЛЕЙ, НАЛИЧИЕ МАСЛА, ГРЯЗИ, КОПОТИ НЕ ДОПУСКАЕТСЯ. ПЕРЕД ЗАРЯДКОЙ КИСЛОРОДОМ НЕОБХОДИМО УБЕДИТЬСЯ В ИСПРАВНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ И ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ ЗАРЯДКИ, ПРОВЕРИТЬ ИСПРАВНОСТЬ ЗАРЯДНЫХ ШТУЦЕРОВ И ВЕНТИЛЕЙ. ЗАРЯЖАТЬ СИСТЕМУ КИСЛОРОДОМ ДОЛЖНО НЕ МЕНЕЕ ДВУХ ЧЕЛОВЕК ПО ПРАВИЛАМ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ. ПРИ ЗАРЯДКЕ БОРТОВОЙ КИСЛОРОДНОЙ СИСТЕМЫ ВБЛИЗИ САМОЛЕТА НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ РАБОТАЮЩИХ АЭРОДРОМНЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ, ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ ПОД ТОКОМ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ЗАРЯДКИ БОРТОВОГО БАЛЛОНА КИСЛОРОД ИЗ ТРАНСПОРТНЫХ БАЛЛОНОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ПАСПОРТОВ И НАДПИСИ «МЕДИЦИНСКИЙ КИСЛОРОД». 1. Осмотр кислородного оборудования самолета Ан-24. 1.1. Осмотр левого пульта кабины экипажа. 1.1.1. Произведите внешний осмотр кислородного прибора КП-24М. Убедитесь в его исправности. Кислородный прибор не должен иметь на корпусе вмятин и трещин, повреждения лакокрасочного покрытия, масла, жира, пыли и грязи. Рукоятка включения аварийной подачи кислорода не должна иметь люфта в креплении. Рукоятка должна стоять в положении «ЗАКРЫТО».		При наличии на приборе масла, жира и поврежденных прибор замените. Пыль и грязь очистите технической салфеткой. Подтяните винт крепления рукоятки.	Т

[illegible]

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
упора по часовой стрелке. Ручка вентиля не должна проворачиваться на шпинделе. Вентиль аварийной подачи кислорода должен быть закрыт и не должен проворачиваться на шпинделе. Рукоятка подсоса воздуха должна стоять в положении «СМЕСЬ» (на приборе КП-19). На зарядном штуцере и штуцере для подсоединения кислородной маски должны стоять предохранительные колпачки. Кислородный баллон должен быть чистым, не должен иметь вмятин, коррозии. 1.3.2. Проверьте крепление кислородного прибора. Прибор не должен иметь в креплении люфтов. Крепежные хомуты должны быть закрыты на замки. 1.4. Осмотр зарядного щитка и щитка подзарядки кислородом. 1.4.1. Произведите внешний осмотр щитка зарядки кислородом, установленного на правом борту самолета между шп. № 41 и 42, и убедитесь в его исправности. На щитке не должно быть вмятин, трещин, нарушений лакокрасочного покрытия. 1.4.2. Осмотрите зарядный штуцер, сняв предохранительную заглушку. На корпусе зарядного штуцера не должно быть забоин, масла, грязи и жировых веществ, заглушка должна свободно сниматься рукой.	прибор замените. Пыль и грязь удалите технической салфеткой. При отсутствии колпачков штуцер проверьте. При наличии пыли и грязи прибор замените. Установите колпачки. Кислородный прибор с поврежденным баллоном замените. При наличии люфтов в креплении подложите суконные прокладки под ленты крепежного хомута. Замки закройте. Поврежденный щиток отремонтируйте. Забоины на штуцере зачистите шкуркой. Масло и жировые вещества очистите чистой технической салфет-	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1.4.3. Осмотрите запорный вентиль КВ-5. При повороте маховичка вентиля КВ-5 по часовой стрелке убедитесь, что он закрыт и крепится на шпинделе. Вентиль должен быть закрыт, маховичок не должен проворачиваться на шпинделе. 1.4.4. Осмотрите манометр МА-60К. Защитное стекло манометра должно быть целым и прозрачным, а оцифровка — четкой. 1.4.5. Осмотрите щиток подзарядки переносных баллонов КБ-2, КБ-3 кислородом, установленный на коробе тяг управления переднего багажного отсека шп. № 7, и убедитесь в его исправности. На щитке не должно быть вмятин, трещин, нарушений лакокрасочного покрытия. 1.4.5.1. Осмотрите зарядный штуцер 9В4.470.004-6, для чего снимите предохранительную заглушку. На корпусе зарядного штуцера не должно быть забоин, грязи, масла и жировых веществ, заглушка должна свободно сниматься рукой. 1.4.5.2. Осмотрите запорный вентиль КВ-5. При повороте маховичка вентиля КВ-5 по часовой стрелке убедитесь в его закрытии и креплении на шпинделе.	кой и обезжирьте трихлорэтиленом плотностью 1,47 г/см³. Загрязненные места промойте водным раствором с массовыми долями: 1 % зеленого мыла, 2 % кальцинированной соды, 0,5 % хромпика, который должен быть нагрет до температуры 50—60 °С, затем протрите чистой салфеткой. При проворачивании маховичка вентиль замените. Поврежденный манометр замените. Поврежденный щиток отремонтируйте. Метод устранения неисправностей изложен в п. 1.4.2 данной ТК.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Вентиль должен быть закрыт, маховичок не должен проворачиваться на шпинделе. 1.5. Осмотр баллона стационарной кислородной системы. 1.5.1. Очистите от грязи и пыли баллон стационарной кислородной системы, установленной в районе шп. № 43 и 44. Баллон и элементы крепления его должны быть чистыми. 1.5.2. Осмотрите и убедитесь, что нет механических повреждений и нарушения лакокрасочного покрытия баллона. На поверхности баллона не должно быть вмятин, насечек, царапин и других повреждений, способствующих его разрушению при наполнении кислородом и эксплуатации. Не допускаются повреждения лакокрасочного покрытия на поверхности баллона. 1.5.3. Осмотрите ложементы под бортовой баллон и убедитесь в надежности крепления ложементов к конструкции самолета. В креплении ложементов не должно быть ослаблений, люфтов. Не должно быть трещин, изломов ложементов. 1.5.4. Осмотрите хомуты, убедитесь в их исправности. Хомуты должны плотно облегать кислородный баллон, не деформируя его и надежно крепя к месту, не должны иметь трещин. 1.6. Осмотр трубопроводов кислородной системы. 1.6.1. Осмотрите трубопроводы кислородной системы за шп. № 40 в районе установки кислородного баллона и зарядного щитка бортовой системы. Трубопроводы не должны иметь повреждений: трещин, вмятин, отсутствия лакокрасочного покрытия, потертостей, изгибов с деформацией трубопровода (с наличием гофров), не должны иметь следов коррозии, грязи и жировых веществ. Трубопроводы должны быть прибортованы и не должны касаться конструкции самолета. Накидные гайки подсоединения трубопроводов к агрегатам должны быть затянуты.	При проворачивании маховика вентиль замените. Поврежденный баллон замените. Винты крепления подтяните. Поврежденные ложементы замените. Хомуты с трещинами замените, стяжные болты хомутов подтяните. Грязь и жировые вещества удалите чистой салфеткой. Поврежденные трубопроводы замените. Неисправные хомуты замените. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ: 1. ИЗГИБАТЬ КИСЛОРОДНЫЕ	Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1.6.2. При открытых откидных панелях потолка осмотрите трубопроводы кислородной системы по левому борту самолета. Примечание. Панели открывают техники по эксплуатации планера. Требования по осмотру изложены в п. 1.6.1 данной ТК. 2. Осмотр кислородного оборудования самолета Ан-26. 2.1. Осмотр левого пульта кабины экипажа: 2.1.1. Произведите внешний осмотр кислородного прибора КР-24М (см. п. 1.1 данной ТК). 2.1.2. Осмотрите и убедитесь в исправности манометра-индикатора ИК-18Н. Убедитесь в надежности крепления манометра. На стекле манометра-индикатора ИК-18Н не должно быть трещин и сколов. Корпус прибора не должен иметь механических повреждений. Манометр-индикатор ИК-18Н должен быть надежно закреплен. 2.1.3. Осмотрите и убедитесь в исправности регулятора давления РД-24Б. Убедитесь в надежности подсоединения к регулятору давления кислородного шланга байонетным замком и крепления регулятора давления к конструкции пульта левого пилота. На корпусе регулятора давления не должно быть вмятин, трещин. Байонетный замок должен обеспечивать надежное соединение регулятора давления с кислородным шлангом. Регулятор давления РД-24Б должен надежно крепиться к конструкции пульта левого пилота. 2.1.4. Осмотрите и убедитесь в исправности и надежности крепления кислородного редуктора КР-24.	ТРУБОПРОВОДЫ НА САМОЛЁТЕ. 2. ОТСОЕДИНЯТЬ ТРУБОПРОВОДЫ ПРИ НАЛИЧИИ ДАВЛЕНИЯ В СИСТЕМЕ. Поврежденный манометр-индикатор замените. Винты крепления затяните. Поврежденный регулятор замените. Винты и гайки крепления регулятора замените.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Кислородный редуктор должен быть без вмятин, трещин и должен надежно крепиться винтами. 2.1.5. Осмотрите вентиль КВ-2МС, убедитесь в его исправности и закрытии. Поворотом маховичка вентиля КВ-2МС по часовой стрелке убедитесь, что он закрыт. Вентиль не должен иметь механических повреждений. 2.2. Осмотр правого пульта кабины экипажа. 2.2.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления кислородного прибора КП-24М, манометра-индикатора ИК-18Н, регулятора давления РД-24Б, кислородного редуктора КР-24, вентиля КВ-2МС на правом пульте кабины экипажа (см. в п. 2.1 данной ТК). 2.3. Осмотр рабочего места штурмана. 2.3.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления: кислородного прибора КП-24М и вентиля КВ-2МС — на стенке шп. № 7; манометра-индикатора ИК-18Н — на панели под щитком сброса (см. п. 2.1 данной ТК). 2.4. Осмотр рабочего места радиста. 2.4.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления: кислородного прибора КП-24М — на правом борту самолета, около правого пульта; регулятора давления РД-24Б — под столом радиста; манометра-индикатора ИК-18Н — на панели со щитками радиооборудования; вентиля КВ-2МС — на задней стенке правого пульта; редуктора КР-24Т — между шп. № 4 и 5 за правым пультом (см. п. в разд. 2.1 данной ТК). 2.5. Осмотр рабочего места бортового техника. 2.5.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления: кислородного прибора КП-24М, редуктора КР-24, вентиля КВ-2МС — на стенке шп. № 7; манометра-индикатора ИК-18Н — на боковой стенке штурмана; регулятора давления РД-24Б — на задней стенке этажерки штурмана (см. п. 2.1 данной ТК).	Поврежденный редуктор замените. Винты крепления затяните. Поврежденный вентиль замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
2.6. Внешний осмотр переносных кислородных приборов КП-21. 2.6.1. Произведите внешний осмотр переносных кислородных приборов КП-21, установленных в грузовой кабине на шп. № 10 (см. п. 1.3 данной ТК). 2.7. Осмотр зарядного щитка и щитка подзарядки кислородом. 2.7.1. Произведите внешний осмотр зарядного щитка и щитка подзарядки кислородом в грузовой кабине на правом борту на стенке этажерки у шп. № 9 (см. п. 1.4 данной ТК). 2.8. Осмотр баллонов стационарной кислородной системы. Произведите внешний осмотр двух кислородных баллонов в грузовой кабине по правому борту между шп. № 9 и 10 на специальных ложементах в крепежных хомутах (см. п. 1.5 данной ТК). 2.9. Осмотр трубопроводов кислородной системы. 2.9.1. Осмотрите трубопроводы кислородной системы в районе установки стационарных баллонов и кабине экипажа (открытых трубопроводов, доступных для осмотра). Требования по осмотру см. в п. 1.6.1 данной ТК. 3. Осмотр кислородного оборудования самолета Ан-30. 3.1. Осмотр рабочих мест левого пилота и бортрадиста: 3.1.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления: кислородных приборов: КП-24М левого пилота и бортрадиста — на левом борту у шп. № 5; манометра-индикатора ИК-18Н, редуктора КР-24, вентиля КВ-2МС левого пилота — на левом пульте кабины экипажа; манометра-индикатора ИК-18Н, редуктора КР-24, вентиля КВ-2МС бортрадиста — на приборной доске радиста и на левом борту фюзеляжа, за креслом левого пилота (см. п. 2.1 данной ТК). 3.2. Осмотр рабочих мест правого пилота и борттехника. 3.2.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления: кислородных приборов КП-24М правого пилота и борттехника — на правом борту у шп. № 6; манометра-индикатора ИК-18Н, редуктора КР-24, вентиля КВ-2МС правого пилота — на правом пульте кабины экипажа; манометра-ин-		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
дикатора ИК-18Н, редуктора КР-24, вентиля КВ-2МС бортмеханика — на правом борту у шп. № 5 (см. п. 2.1 данной ТК). 3.3. Осмотр рабочего места штурмана. 3.3.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления кислородного прибора КП-24М на нише переднего шасси и кислородного щитка штурмана на левом борту у шп. № 02 (см. п. 2.1 данной ТК). 3.4. Осмотр рабочего места оператора № 1: 3.4.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления кислородного прибора КП-24М и кислородного щитка оператора № 1 на правом борту у шп. № 27 (см. п. 2.1 данной ТК). 3.5. Осмотр рабочего места оператора № 2: 3.5.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления кислородного прибора КП-24М и кислородного щитка оператора № 2 на правом борту у шп. № 29 (вариант А) или у шп. № 15 (вариант Б) (см. п. 2.1 данной ТК). 3.6. Осмотр места отдыха № 1 и 2. 3.6.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления кислородных приборов КП-24М и кислородных щитков на местах отдыха № 1 и 2 на левом борту у шп. № 15 и 23 (см. п. 2.1 данной ТК). 3.7. Осмотр кабины для перезарядки кассет: 3.7.1. Произведите внешний осмотр и убедитесь в надежности крепления кислородного прибора КП-24М и кислородного щитка в кабине для перезарядки кассет (см. п. 2.1 данной ТК). 3.8. Внешний осмотр переносных кислородных приборов КП-19. 3.8.1. Произведите внешний осмотр переносных кислородных приборов КП-19, установленных: — на передней стенке отсека шасси шп. № 1; — на стенке шп. № 7 внизу, у правого борта; — на полу кабины операторов в районе шп. № 32; — на стенке кабины для перезарядки кассет у шп. № 19 (вариант Б);		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Технологическая карта № 1		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— на полу кабины операторов в районе шп. № 32 (вариант А) (см. п. 1.3 данной ТК). 3.9. Осмотр зарядного щитка и щитка подзарядки кислородом. 3.9.1. Произведите внешний осмотр зарядного щитка в нише на правом борту фюзеляжа, между шп. № 41 и 42 и щитка подзарядки на задней стенке кабины для перезарядки кассет у шп. № 22 (см. п. 1.4 данной ТК). 3.10. Осмотр баллонов стационарной кислородной системы. 3.10.1. Произведите внешний осмотр четырех кислородных баллонов, установленных по два на левом и правом бортах между шп. № 38—40 на специальных ложементах в крепежных хомутах (см. п. 1.5 данной ТК). 3.11. Осмотр трубопроводов кислородной системы. 3.11.1. Осмотрите трубопроводы кислородной системы в районе установки стационарных баллонов и кабинах пилотов и штурмана (открытых трубопроводов, доступных для осмотра). Требования по осмотру см. в п. 1.6.1 данной технологической карты. 3.11.2. При открытых откидных панелях потолка осмотрите трубопроводы кислородной системы по левому и правому бортам самолета (доступных для осмотра). Панели открывают и закрывают техники по эксплуатации планера. Требования по осмотру см. в п. 1.6.1 данной ТК.		
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
		Техническая салфетка ГОСТ 7138—73.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На странице 213	
Пункт РО	Осмотр и техническое обслуживание кислородных и противодымных масок	Трудоемкость 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Осмотрите и выполните техническое обслуживание кислородных и противодымных масок на всех рабочих местах членов экипажа, как указано в ТК № 1, вып. 23, ч. 1.			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 214—217	
Пункт РО	Проверка давления кислорода в бортовой системе и переносных баллонах	Трудоемкость 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.1. Проверьте давление кислорода в бортовой системе и переносных баллонах, как указано в ТК № 2, вып. 23, ч. 1.		При снижении давления в бортовой системе проверьте ее герметичность, для чего: 1. Закройте вентили КВ-5 (КВ-2МС) кислородных приборов КП-24М и на щите подзарядки переносных баллонов. 2. Зарядите бортовую систему кислородом до давления 30 кгс/см² с учетом изменения окружающей температуры (см. ТК № 2, вып. 23, ч. 1). 3. Выдержите систему после зарядки в течение первого часа для выравнивания температуры заряженного кислорода с температурой наружного воздуха. При необходимости дозарядите кислородом бортовую систему. 4. Закройте вентили на аэродромном баллоне и на щитке зарядки. Если через 10 мин нет заметного падения давления, запишите давление кислорода в системе и тем-	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	температуру окружающего воздуха. 5. Через 12 ч после первого измерения вторично определите давление кислорода в системе и температуру окружающего воздуха. Система является герметичной, если падение давления кислорода в ней с учетом изменения температуры не превышает $1,5 \text{ кгс/см}^2$ ($\Delta P_{\text{ист}} \leq 1,5 \text{ кгс/см}^2$). Если кислородная система негерметична, необходимо на участках системы трубопроводов выявить место негерметичности, смачивая пеной нейтрального мыла места соединения трубопроводов. Обнаружив утечку кислорода по пузырькам в мыльном растворе, устраните негерметичность и проверьте кислородную систему методом, изложенным в данном разделе. Примечание. При проверке герметичности необходимо учитывать изменение давления в зависимости от	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	изменения температуры окружающего воздуха, которое определяется формулой: $\frac{P_1}{P_2} = \frac{T_1}{T_2}; \Delta P_{\text{ист}} = \frac{P_1 \cdot T_2}{T_1} - P_2,$ где $T_1 = 273^\circ + t_1^\circ\text{C}$; $T_2 = 273^\circ + t_2^\circ\text{C}$; t_1 — температура в начале измерения; t_2 — температура в конце измерения; P_1 — давление по манометру в начале измерения; P_2 — давление по манометру в конце измерения; $\Delta P_{\text{ист}}$ — падение давления. 6. Проверьте герметичность участка от запорного вентиля КВ-5 (КВ-2МС) в кабине экипажа до кислородных приборов КП-24М, для чего: — на кислородном приборе КП-24М закройте аварийную подачу кислорода; — рукоятку подсоса воздуха установите в положение 100 % O₂;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Примечание. При замене агрегатов, трубопроводов кислородной системы необходимо проверять герметичность системы по приведенной технологии в графе «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» данной ТК.	— откройте и снова закройте запорный вентиль КВ-5 (КВ-2МС); — определите по манометру кислородного прибора КП-24М давление кислорода в системе проверенного участка; — через 5 мин вновь определите по манометру давление кислорода в системе. Участок кислородной системы считается герметичным, если давление кислорода по манометру не падает. Если участок негерметичен, определите и устраните неисправность, как указано в п. 5 данной ТК. 7. Выполненную работу предъявите ОТК.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На странице 219	
Пункт РО	Проверка функционирования кислородных приборов КП-24(М)	Трудоемкость 0,23 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверьте функционирование кислородных приборов КП-24(М) на всех рабочих местах членов экипажа, как указано в ТК № 4, вып. 23, ч. 1.			К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На странице 220	
Пункт РО	Проверка функционирования аварийной подачи кислорода приборами КП-19 и КП-21	Трудоемкость 0,18 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
5.1. Проверьте функционирование аварийной подачи кислорода приборами КП-19, КП-21 для чего: 5.1.1. Откройте запорный вентиль КВ-5Ф кислородного прибора КП-21. 5.1.2. Наденьте кислородную маску на лицо и соедините ее с кислородным прибором КП-21. 5.1.3. На кислородном приборе КП-21 маховичок вентиля аварийной подачи (красного цвета) медленно поверните против часовой стрелки. Кислород должен выходить непрерывной струей, а стрелка манометра кислородного прибора должна показывать падение давления. 5.1.4. Перекройте аварийную подачу кислорода. 5.1.5. Сделайте несколько вдохов и выдохов. Вдох должен быть незатрудненный, свободный. 5.1.6. Закройте запорный вентиль КВ-5Ф кислородного прибора КП-21. 5.1.7. Отсоедините кислородную маску от кислородного прибора КП-21 и сложите ее. 5.1.8. Проверьте функционирование аварийной подачи кислорода прибором КП-19, как указано в пп. 5.1.1—5.1.7 данной ТК.		При несоответствии ТТ прибор замените. При несоответствии ТТ прибор замените.	К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На странице 221	
Пункт РО	Проверка герметичности кислородных приборов КП-19, КП-21 и их соединения с переносными баллонами	Трудоемкость 0,18 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
6.1. Проверьте герметичность кислородных приборов КП-19, КП-21 и их соединения с переносными баллонами, для чего: 6.1.1. Снимите с самолета кислородный прибор КП-21 с переносным баллоном КБ-3. 6.1.2. Проверьте запас кислорода в переносном баллоне КБ-3. Наполните баллон КБ-3 медицинским кислородом до давления 30 кгс/см² (см. ТК № 3 данного выпуска). 6.1.3. Откройте на несколько секунд запорный клапан и заметьте показания манометра кислородного прибора КП-21, после чего снова закройте клапан до отказа. 6.1.4. По истечении 10 мин проверьте давление по манометру кислородного прибора КП-21. Кислородный прибор КП-21 является герметичным, если давление в нем неизменно. 6.1.5. Установите кислородный прибор КП-21 с переносным баллоном КБ-3 на самолет. 6.1.6. Проверьте герметичность кислородного прибора КП-19 и его соединения с переносным баллоном КБ-3 (КБ-2), как указано в пп. 6.1.1—6.1.5 данной ТК.		При падении давления прибор замените.	К

СОДЕРЖАНИЕ

Лист регистрации изменений	3	Технологическая карта № 11. Осмотр датчиков топливомера и измерение сопротивления изоляции кабелей	36
Общие положения	4	Технологическая карта № 12. Осмотр рулевых и триммерной машин автопилота и датчиков предельных отклонений руля высоты и элеронов	39
Общие технические указания	5	Технологическая карта № 13. Осмотр блока ограничения максимальной температуры ОМТ-29	42
Правила техники безопасности при работах	6	Технологическая карта № 14. Проверка сопротивления изоляции элементов комплекта ТВГ-164-4с блока ОМТ-29 и сопротивления внешней цепи измерителя ТВГ-1	44
Распределение обязанностей	7	Технологическая карта № 15. Техническое обслуживание датчика сигнализации обледенения СО-4А	48
ВЫПУСК 20. ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ			
Технологическая карта № 1. Осмотр приемников ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М), температуры наружного воздуха, датчиков ДУА и РИО	9	Технологическая карта № 16. Проверка функционирования приборного оборудования под током	50
Технологическая карта № 2. Осмотр панелей приборных досок, пультов и приборов, установленных на них	13	Технологическая карта № 17. Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов и герметичности систем полного и статического давлений	61
Технологическая карта № 3. Осмотр магнитного компаса КИ-13	16	Технологическая карта № 18. Проверка функционирования обогрева приемников полного и статического давлений, датчика ДУА	70
Технологическая карта № 4. Обслуживание высотомеров ВД-10, ВМ-15, ВМФ-50, УВИД-30-15К, типа ВЭМ-72	17	Технологическая карта № 19. Проверка функционирования приборов контроля работы двигателей, ВСУ, топливной и масляной систем	71
Технологическая карта № 5. Проверка бортовых таблиц показаний высотомеров, таблиц поправок указателей скорости и графиков девиации	24	Технологическая карта № 20. Осмотр датчика ДКУ и силикагеля дегидрататора астрокомпаса ДАК-ДБ-5В	72
Технологическая карта № 6. Осмотр агрегатов приборного оборудования на двигателях и ВСУ	26	Технологическая карта № 21. Проверка величины ухода осей гироскопов гироскопических агрегатов и скоростей согласования курсовой системы КС-6	73
Технологическая карта № 7. Осмотр влагоотстойников систем полного и статического давлений	28		
Технологическая карта № 8. Осмотр блоков системы сигнализации опасной скорости ССОС	29		
Технологическая карта № 9. Осмотр монтажа электропроводки, дюритовых шлангов за панелями приборных досок	31		
Технологическая карта № 10. Осмотр сигнализатора скорости ССА-2-3	35		

Технологическая карта № 22. Проверка функционирования курсовой системы КС-6, астроком- паса ДАК-ДБ-5В и автопилота АП-28Л1Ф . . .	77
Технологическая карта № 23. Осмотр соеди- нения компенсационных проводов измерителей температуры газа двигателей АИ-24 на клеммных колодках 24-7202-770 . . .	78
Технологическая карта № 24. Проверка тари- ровки блока фильтров аппаратуры вибрации ти- па ИВ-41 . . .	79
Технологическая карта № 25. Измерение уси- лия рулевых машин автопилота . . .	80
Технологическая карта № 26. Снятие и уста- новка высотомеров для проверки на соответст- вие НТП в лаборатории . . .	86
Технологическая карта № 27. Осмотр блоков сигнализаторов обледенения РИО и блока уп- равления БУБА-3Т сигнализатора уровня воды СУВ1-2Т . . .	87
Технологическая карта № 28. Осмотр датчи- ков УЗП указателя положения закрылков и из- мерения масла в гидробаке . . .	88
Технологическая карта № 29. Осмотр индук- ционного датчика ГИК-1 (курсовой системы КС-6Г) . . .	90
Технологическая карта № 30. Проверка соот- ветствия показаний УПРТ-2 лимбу АДТ . . .	92
Технологическая карта № 31. Проверка тари- ровки сигнализатора обледенения РИО-3 . . .	94
Технологическая карта № 32. Проверка по- грешности автомата АУАСП . . .	95
Технологическая карта № 33. Измерение пол- ной погрешности навигационного индикатора НИ-50БМ . . .	104
Технологическая карта № 34. Настройка по- рогов срабатывания блока БКК-18 пультом ПН-8	109

Технологическая карта № 35. Разворот дат- чиков вибрации МВ-25Г вокруг собственной оси на 120° . . .	119
--	-----

Технологическая карта № 36. Измерение со- противления изоляции термопар Т-80Т и сопро- тивления внешних цепей УРТ-24А и указателя ИТГ-2 . . .	120
--	-----

Технологическая карта № 37. Измерение по- грешности топливомера СПУТ1-5АЕ (СПУТ1-5ВЕ) на делениях шкалы «0» и «Максимум» показы- вающего прибора . . .	123
---	-----

Технологическая карта № 38. Продувка тру- бопроводов систем полного и статического дав- лений . . .	124
---	-----

ВЫПУСК 21. САМОПИСЦЫ

Технологическая карта № 1. Снятие для про- верки на соответствие НТП самописца КЗ-63, лентопротяжного механизма (ЛПМ) и кодиру- ющего устройства МСРП-12-96. Осмотр и обслу- живание мест установки, установка агрегатов на самолет . . .	128
--	-----

Технологическая карта № 2. Осмотр блоков системы МСРП-12-96 . . .	130
--	-----

Технологическая карта № 3. Осмотр датчиков и сигнализатора скорости ССА-0,7-2,2И системы МСРП-12-96 . . .	131
---	-----

Технологическая карта № 4. Проверка само- писца КЗ-63 после монтажа его на самолет . . .	133
---	-----

Технологическая карта № 5. Проверка функ- ционирования ЛПМ системы МСРП-12-96(1) . . .	136
---	-----

Технологическая карта № 6. Проверка нали- чия тарифовочных таблиц, перфоленты с тари- фовочными данными таблиц датчиков МСРП-12-96, тарифовочной пленки самописца КЗ-63 . . .	138
--	-----

Технологическая карта № 7. Проверка функ- ционирования блока БР-40 системы МСРП-12-96 совместно с курсовой системой ГПК-52АП . . .	139
--	-----

Технологическая карта № 8. Проверка тарировки датчиков угловых положений МУ-615А, ДС-11, блоков БР-40 и БСЧ-03 141

Технологическая карта № 9. Измерение выходного напряжения блока питания БП-7 154

Технологическая карта № 10. Выполнение работ для расшифровки и определения исправности системы МСРП-12-96(-1) 155

Технологическая карта № 11. Расшифровка и определение исправности системы МСРП-12-96(-1) в лаборатории (группе расшифровки) 157

Технологическая карта № 12. Выполнение контрольной записи аналоговых параметров и разовых команд системы МСРП-12-96(-1) 163

ВЫПУСК 22. ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Технологическая карта № 1. Осмотр стационарных и переносных огнетушителей. Проверка давления в баллонах стационарных огнетушителей 178

Технологическая карта № 2. Осмотр датчиков системы сигнализации пожара (ССП) в отсеках опор самолета, двигателей и вспомогательной силовой установки 182

Технологическая карта № 3. Осмотр нажимных устройств и концевых выключателей аварийного пожаротушения 184

Технологическая карта № 4. Проверка функционирования системы сигнализации пожара (ССП) 186

Технологическая карта № 5. Проверка сопротивления изоляции проводов концевых выключателей аварийного пожаротушения 187

Технологическая карта № 6. Проверка правильности регулировки концевых выключателей аварийного пожаротушения и работоспособности системы от них 188

Технологическая карта № 7. Осмотр электромагнитных распределительных кранов 193

Технологическая карта № 8. Осмотр исполнительных блоков системы пожаротушения (БИ-2АЮ, ССП-7БИС) и проверка их чувствительности 194

Технологическая карта № 9. Измерение сопротивления изоляции электропроводки с датчиками в системе пожаротушения 197

Технологическая карта № 10. Проверка срабатывания затворов огнетушителей от пиропатронов без выпуска заряда 199

ВЫПУСК 23. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Технологическая карта № 1. Осмотр агрегатов и трубопроводов кислородного оборудования 203

Технологическая карта № 2. Осмотр и техническое обслуживание кислородных и противодымных масок 213

Технологическая карта № 3. Проверка давления кислорода в бортовой системе и переносных баллонах 214

Технологическая карта № 4. Проверка функционирования кислородных приборов КП-24(М) 218

Технологическая карта № 5. Проверка функционирования аварийной подачи кислорода приборами КП-19 и КП-21 219

Технологическая карта № 6. Проверка герметичности кислородных приборов КП-19, КП-21 и их соединения с переносными баллонами 220

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. ПРОВОРАЧИВАТЬ РУЧКУ ВВОДА "Ро" ЗА ПРЕДЕЛЫ ДИАПАЗОНА 590 – 806,2 мм рт. ст. АБС. 4.3.6. Выключите выключатель высотомера УВИД-30-15К. АЗС-2 "УВИД" и электропитание 28,5 В и 115 В 400 Гц. Примечание: Превышение места стоянки самолета дается относительно рабочего торца ВПП. Сведения о данных получите у дежурного синоптика аэропорта. 4.4. Проверка высотомера ВЭМ - 72ФГ в обычных условиях. 4.4.1. Убедитесь в наличии на борту самолета напряжений постоянного и переменного токов. 4.4.2. Включите АЗС "ВЭМ" на щите АЗС. 4.4.3. Включите выключатель "ВЭМ - 72Ф" на приборной доске штурмана. Должен убратся флажок сигнализации отказа питания в прорези циферблата указателя.	Если флажок не убирается, проверьте исправность предохранителя СП-2 "ВЭМ" на панели 115/36 В и предохранителя на блоке усилителя БУ-72М. Неисправный предохранитель замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль																							
4.4.4. Вращая кремальеру указателя высотомера, установите стрелку прибора на нулевую отметку. 4.4.5. Сличите показания счетчика барометрического давления высотомера с давлением, приведенным к месту стоянки самолета. Высотомер считается исправным, если отклонение показаний счетчика барометрического давления от значения приведенного давления в зависимости от температуры окружающей среды не превышает значений, приведенных в таблице 4. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОИЗВОДИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ СЧЕТЧИКА ВЫСОТОМЕРА НЕПОСРЕДСТВЕННО НА САМОЛЕТЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. Допустимое рассогласование между показаниями счетчика барометрического давления высотомера ВЭМ - 72ФИ и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета в зависимости от температуры окружающей среды приведено в таблице 4. Таблица 4 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Температура окружающей среды, С°</th><th colspan="2">Атмосферное давление, гПа</th></tr> <tr> <th>960-1040</th><th>787-959, 1041-1075</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Выше 45</td><td>3,5</td><td>4,5</td></tr> <tr> <td>Выше 35 до 45</td><td>3,0</td><td>4,0</td></tr> <tr> <td>От 15 до 35</td><td>2,0</td><td>3,5</td></tr> <tr> <td>Ниже 15 до минус 15</td><td>3,0</td><td>4,0</td></tr> <tr> <td>Ниже минус 15 до минус 45</td><td>3,5</td><td>6,0</td></tr> <tr> <td>Ниже минус 45</td><td>4,0</td><td>6,5</td></tr> </tbody> </table>	Температура окружающей среды, С°	Атмосферное давление, гПа		960-1040	787-959, 1041-1075	Выше 45	3,5	4,5	Выше 35 до 45	3,0	4,0	От 15 до 35	2,0	3,5	Ниже 15 до минус 15	3,0	4,0	Ниже минус 15 до минус 45	3,5	6,0	Ниже минус 45	4,0	6,5	Замените прибор.	
Температура окружающей среды, С°		Атмосферное давление, гПа																							
	960-1040	787-959, 1041-1075																							
Выше 45	3,5	4,5																							
Выше 35 до 45	3,0	4,0																							
От 15 до 35	2,0	3,5																							
Ниже 15 до минус 15	3,0	4,0																							
Ниже минус 15 до минус 45	3,5	6,0																							
Ниже минус 45	4,0	6,5																							

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОТОМЕРА ВЭМ - 72ФГ ЗАПРЕЩАЕТСЯ: - ИЗМЕНЯТЬ СТАТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ В КОРПУСЕ УКАЗАТЕЛЯ И ВРАЩАТЬ РУЧКУ ВВОДА Р₀ ПРИ ОТКЛЮЧЕННОМ ЭЛЕКТРОПИТАНИИ ВЫСОТОМЕРА; - СОЗДАВАТЬ СТАТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ В КОРПУСЕ УКАЗАТЕЛЯ БОЛЕЕ 1080 гПа И МЕНЕЕ 90 гПа; - УСТАНОВЛИВАТЬ ВВЕДЕНИЕМ СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ И ВРАЩЕНИЕМ РУЧКИ ВВОДА Р₀ ПОКАЗАНИЯ ВЫСОТОМЕРА НИЖЕ МИНУС 1500 фут; - НАЖИМАТЬ КНОПКУ АВТОКОНТРОЛЯ ПРИ ПОДАЧЕ В КОРПУС УКАЗАТЕЛЯ ДАВЛЕНИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ВЫСОТЕ БОЛЕЕ 30000 фут. 4.5. Проверка высотомера ВЭМ - 72ФГ в условиях высокогорного аэродрома. 4.5.1. Убедитесь в наличии на борту самолета напряжений постоянного и переменного токов. 4.5.2. Включите АЗС "ВЭМ" на щите АЗС. 4.5.3. Включите выключатель "ВЭМ - 72Ф " на приборной доске штурмана. Должен убратся флажок сигнализации отката питания в прорези циферблата указателя.	Если флажок не убирается, проверьте исправность предохранителя СП-2 "ВЭМ" на панели 115/36 В и предохранителя на блоке усилителя БУ-72М. Неисправный предохранитель замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль												
4.5.4. Запросите на метеостанции сведения об абсолютной высоте аэродрома Н впп. 4.5.5. Определите абсолютную высоту установки высотомера на самолете Нв по формуле: $Нв = Пвпп + Нмс$ 4.5.6. Установите на счетчике давления Р значение 1013,25 гПа. 4.5.7. Снимите показания высотомера. 4.5.8. Вычислите разность между показанием высотомера и абсолютной высотой установки высотомера Нв. Разность не должна превышать значений, указанных в таблице 5. Таблица 5 <table><tr><th>Температура окружающей среды, С°</th><th>Погрешность показаний высотомера при проверке в контрольной точке на высокогорных аэродромах (фут) при атмосферном давлении ниже 800 гПа</th></tr><tr><td>Выше 35</td><td>±80</td></tr><tr><td>От 15 до 35</td><td>±65</td></tr><tr><td>Ниже 15 до минус 5</td><td>±80</td></tr><tr><td>Ниже минус 5 до минус 20</td><td>±100</td></tr><tr><td>Ниже минус 20 до минус 40</td><td>±130</td></tr></table>	Температура окружающей среды, С°	Погрешность показаний высотомера при проверке в контрольной точке на высокогорных аэродромах (фут) при атмосферном давлении ниже 800 гПа	Выше 35	±80	От 15 до 35	±65	Ниже 15 до минус 5	±80	Ниже минус 5 до минус 20	±100	Ниже минус 20 до минус 40	±130	Замените прибор.	
Температура окружающей среды, С°	Погрешность показаний высотомера при проверке в контрольной точке на высокогорных аэродромах (фут) при атмосферном давлении ниже 800 гПа													
Выше 35	±80													
От 15 до 35	±65													
Ниже 15 до минус 5	±80													
Ниже минус 5 до минус 20	±100													
Ниже минус 20 до минус 40	±130													

[illegible]