

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ГУЭРАТ МГА
А. И. Соловьев
30 июля 1985 г.

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

Выпуск 5

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ
ПЕРИОДИЧЕСКИХ ФОРМ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1986

СОДЕРЖАНИЕ

Номер техкарты	Содержание	Страница
—	Лист регистрации изменений	4
—	Общие указания	5
—	Меры предосторожности	6
1	Предварительное удаление загрязнений с обшивки фюзеляжа и опор шасси	9
2	Буксировка самолета в ангар или на место проведения периодического ТО	11
3	Установка упорных колодок и заземление самолета	12
4	Проверка положения рычагов, переключателей и кранов в кабине экипажа	14
5	Съемка чехлов и заглушек с планера, силовых установок и ВСУ	18
6	Надевание рабочих чехлов на кресла и съемка ковров. Проверка записей экипажа в бортжурнале	20
7	Измерение количества масла в маслобаке двигателя мерной линейкой	21
8	Снятие рабочих чехлов с кресел, укладка ковров в кабинах	22
9	Проверка полноты выполнения ТО самолета и оформления документации	23
10	Заключительный осмотр кабин самолета	25
11	Заключительный осмотр самолета снаружи	30
12	Установка заглушек и чехлов. Закрытие и пломбировка входной двери	32

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Изменения	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопроводительного документа и дата	Подпись	Дата
	изме- ненной	новой	изъятой				

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

1. Настоящие технологические указания разработаны на основании опыта технического обслуживания и ремонта самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30, инструкций по эксплуатации и техническому обслуживанию, а также бюллетеней промышленности по самолетам Ан-24, Ан-26, Ан-30.

2. Все работы (операции) выполняются авиаспециалистами, знающими материальную часть, особенности эксплуатации и обслуживания и имеющими допуск к обслуживанию самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30.

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

— 1, 2, 3. «Работы по встрече, обеспечению стоянки и вылета. Обслуживание по формам Б, В, Г (планер и силовые установки)»;

— 5. «Предварительные и заключительные работы периодических форм технического обслуживания»;

— 6. «Силовая установка» (часть 1), «Вспомогательная силовая установка» (часть 2);

7. «Планер»;

— 8, 9. «Управление самолетом и двигателями. Закрылки»;

— 10. «Гидросистема»;

— 11. «Шасси»;

— 12, 13. «Высотная система и противообледенительная система»;

— 15. «Аварийно-спасательное оборудование»;

— 16, 17. «Санузлы и водяная система. Бытовое оборудование»;

— 18. «Электрооборудование» (3 части);

— 19. «Радиооборудование» (3 части);

— 20. «Приборное оборудование» (3 части);

— 21. «Самописцы» (3 части);

— 22. «Пожарное оборудование» (3 части);

— 23. «Кислородное оборудование» (3 части);

— 24. «Замена основного двигателя» (часть 1);

— 24. «Замена двигателя РУ19А-300» (часть 2);

— 24. «Замена основного двигателя АиРЭО» (часть 3);

— 25. «Замена агрегатов силовой установки, двигателя РУ19 и турбогенераторной установки» (часть 1);

— 25. «Замена агрегатов планера» (часть 2);

— 26. «Текущий ремонт самолета»;

— 27. «Дополнительные работы».

4. При выполнении операции используйте указанный в технологических картах исправный и маркированный инструмент, приспособления и контрольно-измерительную аппаратуру, прошедшую метрологическую проверку в установленные сроки.

5. Перед началом и по окончании работ проверьте наличие всего инструмента, чтобы случайно не оставить его в самолете.

6. В сочленениях, где имеются масленки, смазку вводите при помощи шприцев. Зашприцовывать свежую смазку необходимо до тех пор, пока старая смазка не будет выдавлена из сочленения.

7. **Запрещается:**

— применять дополнительные рычаги при заворачивании гаек, болтов и винтов;

— срывать шплинты, контровочную проволоку, или отгибать усики замков, проворачивая винты или гайки;

— повторно использовать шплинты, контровочную проволоку, пластинчатые замки, пружинные шайбы.

8. При стопорении пользуйтесь «Правилами и перечнем характерных видов стопорения разъемных деталей самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30» (указание МГА от 21.02.85 № 23.1.7—19).

9. Окончательная затяжка гаек крепления каждой детали, агрегата производится одним человеком. Нормальное и равномерное соединение сопрягаемых деталей и агрегатов обеспечивается последовательной затяжкой диаметрально противоположных болтов или гаек крепления.

10. При замене агрегата или детали перед установкой на самолет проверьте:

— соответствие наименования, маркировки и чертежных номеров агрегатов (деталей) назначению;

— выполнение доработок по бюллетеням и другой документации;

— срок хранения или срок консервации;

— удалена ли консервирующая смазка, убедитесь в отсутствии повреждений и тщательно очистите сопрягаемые детали от загрязнений;

— соответствие номера агрегата номеру, указанному в паспорте. В паспорте должна быть указана дата установки агрегата на самолет или дата съемки и причина замены агрегата новым.

11. При указаниях конструктивных изменений в тексте технологических карт сделайте ссылку на серию самолета производства ведущего завода, а в скобках — на серию ведомого завода. Если серия ведомого завода не

указана, изменения введены с первой серии. Для самолетов Ан-26 и Ан-30 все конструктивные изменения введены с первой серии.

12. При выявлении неисправностей и отказов материальной части рекомендуется пользоваться сборниками «Перечень характерных неисправностей основных систем самолета Ан-24 и рекомендации ИТС по их поиску и устранению», «Поиск и устранение отказов и неисправностей. Самолет Ан-24» (сборник схем).

13. Качество выполнения работ контролируется должностными лицами, указанными в РО, в порядке, установленном в технологических картах.

14. В связи с изданием настоящих технологических указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30. Выпуск 5, «предварительные и заключительные работы периодических форм технического обслуживания», РИО М.: 1977, а также дополнения и изменения № 1 к ним считать утратившими силу.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

1. Перед началом осмотра самолета и выполнением регламентных работ необходимо принять все меры безопасности, исключая разрядку статического электричества самолета через людей, самопроизвольное включение электрических агрегатов, пожара на самолете и травмирование людей.

Для этого выполните следующие работы:

— установите тормозные колодки под колеса основных опор;

— заземлите самолет тросом заземления;

— все АЗС, выключатели потребителей и источников электроэнергии установите в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».

2. Для обеспечения пожарной безопасности при техническом обслуживании самолета необходимо:

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

2.1.1. Демонтаже (монтаже) электрифицированных агрегатов, не имеющих выключателей системы.

2.1.2. Демонтажных и монтажных работах в электросети.

2.1.3. Отыскании и устранении неисправностей в электросети.

2.1.4. Замене в электросетях коммутационных аппаратов.

2.1.5. Осмотре внутреннего монтажа распределительных устройств, панелей, электрощитков, пультов.

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

2.1.7. Наличии паров огнеопасных жидкостей на самолете.

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

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

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

4. Неисправное аэродромное оборудование применять категорически **запрещается**.

5. При выполнении работ **запрещается**:

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

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

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

5.4. Производить работы грязным инструментом со следами масла, жировых веществ, а также замасленными руками.

5.5. Применять неисправный и несоответствующий своему назначению инструмент.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 8, 9	
Пункт РО 2.01.01	Предварительное удаление загрязнений с обшивки фюзеляжа и опор шасси	Трудоемкость — 1,34 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. При температуре наружного воздуха 0 °С и выше перед закаткой самолета в ангар или на место проведения периодического ТО промойте водой фюзеляж и опоры шасси (при наличии загрязнений на них). Промывку производите из аэродромной моечной машины. Мыть обшивку из шланга разрешается под давлением не более 0,05 МПа (0,5 кгс/см²) принимая меры, предотвращающие попадание воды внутрь самолета, отсеки шасси в приемники воздушного давления, РИО-3, ШР и концевые выключатели. Перед мойкой воздухозаборники, входные каналы и дренажные отверстия должны быть закрыты заглушками, а все лючки и откидные панели закрыты. 2. В зимний период перед закаткой самолета в ангар или на место проведения периодического ТО: 2.1. При наличии снега на поверхности самолета обметите самолет волосистой щеткой или метлой. В случае зачехления самолета обметите чехлы. 2.2. В случае наличия льда на поверхности самолета удалите его, как указано в вып. № 27, «Дополнительные работы». 2.3. После обработки самолета жидкостью «Арктика» удалите ее, для чего: 2.3.1. Протрите ветошью обтирочной наружную поверхность самолета в районе откидных панелей центроплана и крыла. 2.3.2. Откройте откидные панели центроплана и крыла и прогрейте в течение 5—10 мин открытые места теплым воздухом от аэродромного подогревателя или промойте теплой водой. Температура воздуха или воды должна быть не более 50 °С. 2.3.3. Протрите ветошью обтирочной открытые места и поверхности вокруг откидных панелей. 2.3.4. Закройте откидные панели центроплана и крыла, соблюдая правила техники безопасности, изложенные в вып. № 27, «Дополнительные работы».			Т
			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Аэродромный подогреватель, отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 17199—71, стремянка 24—9002—500, волосяная щетка или метла, аэродромная моечная машина типа ЗИЛ-151.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На странице 10	
Пункт РО 2.01.02.	Буксировка самолета в ангар или на место проведения периодического ТО	Трудоемкость —0,24 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Буксировку самолета в ангар или на место проведения периодического ТО производите, как указано в ТК № 2, вып. 1, 2, 3— «Работы по встрече, обеспечению стоянки и вылета. Обслуживание по формам Б, В, Г (планер и силовые установки)».			
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 11, 12	
Пункт РО 2.01.03	Установка упорных колодок и заземление самолета	Трудоемкость — 0,19 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Установите упорные колодки спереди и сзади внешних колес основных опор самолета. На стоянке в местах установки колодок не допускается наличие льда и снега. Упорные колодки должны соответствовать типу самолета и иметь острые шпы, а также прикрепленные к ним тросы с рукоятками длиной не менее 1,5 м для удаления колодок из-под колес. 2. Заземлите самолет тросом заземления, для чего: 2.1. Откройте лючок в гребне (на самолетах Ан-24 до серии 28—01 (11—01) или в хвостовой части фюзеляжа. 2.2. Размотайте трос заземления на необходимую длину и воткните штырь троса в колодец заземления аэродромного или ангарного покрытия или в грунт. 3. Убедитесь, что токосъемники заземления на стойках основных опор касаются аэродромного или ангарного покрытия или грунта. Токосъемники не должны быть обломаны или стерты.		Колодки, не соответствующие типу самолета, замените. Неисправные колодки от- правьте в ремонт, заменив их исправными. При наличии сне- га и льда удалите его с мест установки колодок. При разрушении троса за- земления разрешается его заме- на стальным канатиком (трос- сом) такого же диаметра. Пе- ред установкой стального кан- натика пропитайте его водо- стойкой смазкой ПВК. Если токосъемники заземле- ния обломаны или стерты и имеют плохой контакт с пок- рытием, замените их. Перед заменой токосъемника снимите статический заряд с корпуса самолета (работу вы- полняет специалист по АиРЭО). Для этого необходимо иметь трос Ø3 мм и длиной 1,5—2,0 м. На концах троса должны быть припаяны штыри. Один конец троса со штырем вставьте в землю или в гнездо в бетоне,	Т Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
		а вторым концом со штырем, заделанным в резиновую втулку (шланг), коснитесь корпуса самолета.	
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Колодки упорные 1760А-1-570 или 1760А-1-710, отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 17199—71		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 13—16	
Пункт РО 2.01.04	Проверка положения рычагов, переключателей и кранов в кабине экипажа	Трудоемкость — 0,17 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Зайдите в кабину экипажа и убедитесь в том, что: 1.1. Переключатель шасси установлен в нейтральное положение и зафиксирован фиксатором. 1.2. Рычаги управления двигателями (РУД) находятся в положении «Земной малый газ», а РУ-19 — в положении «СТОП». 1.3. Рули и элероны застопорены, для чего: 1.3.1. Сядьте в кресло КВС и нажмите ногами педали, а руками приложите усилие к штурвальной колонке на себя и от себя, влево и вправо. Рули и элероны должны оставаться неподвижными.		При необходимости переведите переключатель шасси в нейтральное положение и зафиксировайте его. При необходимости установите РУД двигателей или РУ-19 в требуемое положение. В случае перемещения рулей и отклонения элеронов при нажатии педалей и приложении усилия к штурвалу отрегулируйте натяжение тросов системы стопорения рулей и элеронов, как указано в ТК № 6 вып. 8, 9. В зимнее время проверьте не замерзла ли вода в гнездах механизма стопорения. В этом случае: а) подогрейте гнезда от аэродромного подогревателя; б) протрите стопорные пальцы салфетками; в) нанесите тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на поверхность пальцев и гнезд РУ и РН.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1.4. Управление стояночным тормозом колес шасси находится во включенном положении.	ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. СТОПОРНЫЙ ПАЛЕЦ И ГНЕЗДО УЗЛА СТОПОРЕНИЯ ЭЛЕРОНОВ НЕ СМАЗЫВАЙТЕ. При температуре наружного воздуха минус 40 °С и ниже убедитесь, что смазка на стопорном пальце и гнезде не загустела. При наличии загустевшей смазки: а) отогрейте узел стопорения теплым воздухом 60—70 °С от аэродромного подогревателя; б) удалите смазку; в) промойте узел нефрасом и протрите салфеткой; г) нанесите вновь тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на поверхность пальцев и гнезд РВ и РН. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. СТОПОРНЫЙ ПАЛЕЦ И ГНЕЗДО УЗЛА СТОПОРЕНИЯ ЭЛЕРОНОВ НЕ СМАЗЫВАЙТЕ. При утопленном положении кнопки стояночного торможения нажмите на педали с ме-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Кнопка стояночного тормоза должна находиться в вытянутом на себя положении. 1.5. Кран кольцевания (вентиль) основной и аварийный гидросистем на левом пульте закрыт. 1.6. Рукоятка аварийной системы выпуска передней опоры зафиксирована в нижнем положении. 1.7. Рукоятка трехходового крана командного прибора (агр. 2077) законтрена в положении «ВКЛЮЧЕНО». 1.8. Перекрывные краны топлива закрыты. При закрытых перекрывных кранах топлива на самолетах Ан-24 должны гореть красные светосигнализаторы на топливном щитке средней панели приборной доски, а на самолетах Ан-26 и Ан-30 не должны гореть зеленые светосигнализаторы открытого положения перекрывных кранов топлива. 1.9. Вентильный кран сброса давления из линии уборки шасси на центральном пульте закрыт. 1.10. Все потребители электроэнергии и АЗС выключены.	ста КВС, потяните кнопку на себя и отпустите педали. Если кран кольцевания открыт, закройте его, завернув вентиль крана до упора. Если рукоятка находится в промежуточном или верхнем положении, установите ее в нижнее положение. Если перекрывные краны топлива открыты, закройте их, нажав переключатели до загорания красных светосигнализаторов на самолете Ан-24 и до погасания зеленых светосигнализаторов на самолетах Ан-26 и Ан-30. Если кран сброса давления открыт, закройте его, завернув вентиль крана до упора. При наличии выключателей или АЗС, установленных в положение «ВКЛЮЧЕНО», переведите их в положение «ВЫКЛЮЧЕНО» или «НЕЙТРАЛЬНО» и закройте колпачками, где это предусмотрено конструкцией.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1.11. Самолет обесточен.		Если самолет не обесточен, отключите электрическую аэродромную установку, а переключатель «БОРТ - АЭРОДРОМ» установите в нейтральное положение.	
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На страницах 17, 18	
Пункт РО 2.01.05	Съемка чехлов и заглушек с планера, силовых установок и ВСУ	Трудоемкость — 0,69 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Установите возле силовых установок стремянки 24—9002—500, у конца ОЧК стремянку А38-1400-0. 2. Расчехлите самолет, если он был зачехлен. При снятии чехлов не повредите остекление фонаря кабины, антенн. Примерзшие чехлы отогрейте теплым воздухом от аэродромного подогревателя. При расчехлении самолета свертывайте чехлы аккуратно в таком порядке, который позволяет быстро расстелить их на поверхности самолета при последующем зачехлении. 3. Снимите заглушки: 3.1. С двигателей Ан-24: 3.1.1. С воздухозаборников двигателей Ан-24. 3.1.2. С воздухо-воздушных радиаторов. 3.1.3. С обдува генераторов ГО — 16 и СТГ-18. 3.1.4. С удлинительных труб. 3.1.5. С воздухозаборников обдува горячих частей двигателей. 3.1.6. С туннелей маслорадиаторов. 3.2. С РУ19А-300: 3.2.1. С обтекателя реактивного сопла. 3.2.2. С трубы подвода воздуха к генератору ГС-24Б. 3.2.3. С утепленного воздухозаборника. 3.2.4. С воздухозаборника подвода воздуха в пространство под капотом. 3.2.5. С коллектора стравливания воздуха из разгрузочной полости. 3.2.6. С трубы отвода воздуха из центробежного суфлера. 3.3. С ТГ-16: 3.3.1. С выхлопной трубы. 3.4. С самолета: 3.4.1. С дренажей топливной системы. 3.4.2. С дренажей вакуумных клапанов.		Намокшие чехлы просушите, загрязненные и порванные отправьте в ремонт и стирку.	Т Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.4.3. С гнезд электрофакетниц. 3.4.4. С датчиков РИО-3. 3.4.5. С приемников статического давления. 3.4.6. Защитный колпачок с ДУА. 3.4.7. С заборников РН-600. 3.4.8. Чехлы с ПВД-7 и ППД-1. 3.4.9. Колпачок с датчика курсовых углов ДКУ ДАК-ДБ на самолетах Ан-30.			
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Стремянки А38-0100-0, 24-9012-0, А38-1400-0.		

К РО Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 19, 20	
Пункт РО 2.01.06, 07	Надевание рабочих чехлов на кресла и съемка ковров. Проверка записей экипажа в бортжурнале	Трудоемкость — 0,69 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Наденьте на пассажирские кресла (операторов на самолетах Ан-30) и кресла в кабине экипажа рабочие чехлы с целью их предохранения от загрязнения при ТО самолета. 2. Проверьте бортжурнал и убедитесь, что все замечания экипажа, записанные в бортжурнале за последний рейс, занесены в «Ведомость дефектации», являющуюся приложением к карте-наряду на ТО самолета. 3. Проанализируйте замечания экипажа, записанные в бортжурнале самолета и убедитесь, что среди них нет повторных. 4. Снимите ковры пилотской и пассажирской (кабины операторов на самолетах Ан-30) кабины и отправьте их для чистки. Чистку ковров производите согласно вып. № 27, «Дополнительные работы».		При необходимости запишите замечания экипажа в «Ведомость дефектации». При наличии повторных замечаний доложите об этом начальнику цеха (участка) и вместе с ним руководите их устранением.	Т Т И Т

К РО Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На странице 20	
Пункт РО 2.21.01	Измерение количества масла в маслобаке двигателя мерной линейкой	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку 24-9012-0 слева у силовой установки. 2. Измерьте количество масла в маслобаке двигателя, для чего: 2.1. Расконтрите и откройте левую боковую крышку капота gondoly двигателя. 2.2. Вытрите гнездо пробки маслобака ветошью обтирочной. 2.3. Расконтрите и выверните из гнезда мерную линейку и проверьте количество масла в маслобаке. Количество масла в баке должно быть 35—37 л по мерной линейке. На самолетах Ан-26, Ан-30 перед полетами продолжительностью более 3 ч количество масла в баке должно быть 37 л по мерной линейке. 2.4. Осмотрите уплотнительное кольцо мерной линейки и убедитесь в отсутствии повреждений на нем. 2.5. Заверните в гнездо мерную линейку и законтрите ее. 2.6. Закройте и законтрите левую боковую крышку капота, как указано в ТК № 15, вып. 6, ч. 1. 3. Уберите стремянку 24-9012-0 от самолета.		При недостаточном количестве масла дозаправьте маслобак. В маслобак заливайте масло-смесь СМ-4,5 или масло ТН-306. Поврежденное уплотнительное кольцо замените.	Т Т
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75, стремянка 24-9012-0, отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 17199—71	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79, проволочная контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67, масло-смесь СМ-4,5 или масло ТН-306.	

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На странице 21	
Пункт РО 2.21.02	Снятие рабочих чехлов с кресел, укладка ковров в кабинах	Трудоемкость — 1,39 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. После уборки самолета снимите рабочие чехлы с пассажирских кресел (кресел операторов на самолетах Ан-30) и кресел кабины экипажа.			К
2. Уложите ковры в пилотской и пассажирской (кабины операторов на Ан-30) кабинах.			К

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 22, 23	
Пункт РО 2,21.03	Проверка полноты выполнения ТО самолета и оформления документации	Трудоемкость — 0,23 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Проверьте полноту выполнения ТО самолета по оформлению карты-наряда, ведомостей на дефектацию, пооперационных ведомостей и боржурнала. В карте-наряде, пооперационных ведомостях, а также в ведомостях на дефектацию и дополнительные работы против каждой записи о выполненной работе должна быть подпись исполнителя работ, лиц, контролирующих качество их выполнения, и, где это предусмотрено, руководителя работ. В боржурнале самолета против замечаний о работе материальной части должны быть записи о методе устранения замечаний, каждая запись должна быть закреплена подписью начальника (инженера) смены. Против записи экипажа в боржурнале об остатке топлива после полета должна быть запись: «Остаток топлива ... кг» с указанием остатка топлива после пробы двигателей по трудоемкой форме. При заправке самолета после формы делается запись: «Самолет заправлен, требование № , ... кг. Всего ... кг ...». Запись закрепляется подписью лица, проводившего заправку. Если самолет после формы не заправляется, прикладывается требование на ГСМ на то количество топлива, которое израсходовано на пробу двигателей. После окончания ТО в боржурнале делается запись о виде ТО, проставляется номер карты-наряда и закрепляется подписью начальника (инженера) смены. 2. Проверьте комплектность самолета в соответствии с записями в разделе Х («Передача самолета и бортового имущества согласно описи и остаток ГСМ») боржурнала. Перечень находящегося на самолете бортового имущества должен строго соответствовать перечню, указанному в боржурнале. 3. Проверьте укомплектованность самолета бортовой документацией и ее состояние. На борту самолета должна находиться следующая документация: 3.1. «Свидетельство о регистрации воздушного судна к полетам»; 3.2. «Удостоверение о годности воздушного судна к полетам».		Если против записи о выполнении работы нет подписи исполнителей или лиц, контролирующих ее, то работа считается невыполненной и подлежит выполнению.	К
		Недостающее бортовое имущество доукомплектуйте. Обнаруженные недостатки в бортовой документации устраните.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
3.3. Бортжурнал. 3.4. РЛЭ самолета. 3.5. Сборник рекомендаций экипажу самолета в особых случаях полета. 3.6. Листы контрольного осмотра самолета Ан-24 экипажем. 3.7. Карта контрольной проверки самолета Ан-24 экипажем. 3.8. Перечень мест специального осмотра самолета Ан-24 (указание МГА № 706/У от 03.12.82). 3.9. Тарировочные графики МСРП-12-96. 3.10. Бланки отчетов об использовании самописцев КЗ-63 и МСРП-12-96. 3.11. Папка с картами проверки вибрации двигателя Ан-24. 3.12. Санитарный журнал самолета. Все документы не должны иметь: а) порванных листов; б) подмоченных и расплывчатых записей и печатей. Удостоверение о годности воздушного судна к полетам не должно быть с истекшими сроками годности к полетам. Бортжурнал должен иметь достаточный запас страниц по всем разделам. Карта проверки вибрации двигателей Ан-24 должна быть с запасом не менее чем на 300 ч налета.		

К РО Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 24—28
Пункт РО 2.21.03,10,15	Заключительный осмотр кабин самолета	Трудоемкость — 0,35 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
1. Убедитесь в правильности положения кранов, рукояток и переключателей. при этом: 1.1. Переключатель шасси установлен в нейтральное положение и законтрен. 1.2. Управление стояночным тормозом колес шасси находится во включенном положении. Кнопка стояночного тормоза должна находиться в вытянутом «НА СЕБЯ» положении. 1.3. Рукоятка аварийной системы выпуска передней опоры зафиксирована в нижнем положении. 1.4. Рукоятка трехходового крана командного прибора (агр. 2077) законтрена в положении «ВКЛЮЧЕНО». 1.5. Кран кольцевания (вентиль) основной и аварийной гидросистем на левом пульте закрыт. 1.6. Перекрывные краны топлива закрыты. При закрытых перекрывных кранах топлива на самолетах Ан-24 должны гореть красные светосигнализаторы на топливном щитке средней панели приборной доски, а на самолетах Ан-26 и Ан-30 не должны гореть зеленые светосигнализаторы открытого положения перекрывных кранов топлива.		К При необходимости переведите переключатель шасси в нейтральное положение и законтрите его. При утопленном положении кнопки стояночного торможения нажмите педали с места КВС, потяните кнопку на себя и отпустите педали. Если рукоятка находится в промежуточном или верхнем положении, установите ее в нижнее положение. Если кран кольцевания открыт, закройте его, завернув вентиль крана до упора. Если перекрывные краны топлива открыты, закройте их, нажав переключатели до загорания красных светосигнализаторов на самолете Ан-24, и до погасания зеленых светосигнализаторов на самолетах Ан-26 и Ан-30.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.7. Вентильный кран сброса давления из линии уборки шасси на центральном пульте закрыт. 1.8. Рычаги управления двигателями (РУД) находятся в положении «ЗЕМНОЙ МАЛЫЙ ГАЗ», а РУ19 — в положении «СТОП». 1.9. Все потребители электроэнергии и АЗС выключены. 2. Проверьте укомплектованность самолета швартовочным оборудованием. 2.1. Самолет Ан-24: а) в переднем багажном помещении должны быть: — девять швартовочных гнезд; — девять швартовочных узлов; — две сетки размеров 1280×1220 и 1435×1450 мм; — два ушка на верхней багажной полке; — два ушка на полу; — два кольца с замками по правому борту сверху; — три гнезда с полукольцами снизу; б) в заднем багажном помещении должны быть: — четыре швартовочных гнезда; — четыре швартовочных узла; — швартовочная сетка размером 1780×826 мм; — три ушка на полу и четыре на шп. № 38.	Если кран сброса давления открыт, закройте его, завернув вентиль крана до упора. При необходимости установите РУД двигателей или РУ19 в требуемое положение. При наличии выключателей или АЗС, установленных в положение «ВКЛЮЧЕНО», переведите их в положение «ВЫКЛЮЧЕНО» или «НЕЙТРАЛЬНО» и закройте колпачками, где это предусмотрено конструкцией. Если нет сеток, швартовочных узлов, ремней, лямок, то доукомплектуйте ими самолет.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10		Конт- роль
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	
2.2. Самолет Ан-26. На самолете Ан-26 должно быть: — двадцать восемь одинарных швартовочных узлов; — двадцать двойных швартовочных узлов; — две швартовочные сетки размером 4000×3000 мм; — тридцать четыре швартовочных ремня; — пятьдесят швартовочных лямок; — четыре стяжных ремня; — двадцать четыре привязных ремня. 2.3. Самолет Ан-30. На самолете Ан-30 должны быть: — две швартовочные сетки размером 1780×820 мм и 2000×1500 мм; — шестнадцать швартовочных гнезд и узлов; — шесть швартовочных ремней с замками. 3. Убедитесь в закрытии форточек. 4. Прозерьте плавность хода штурвальной колонки, штурвала и педалей, для чего: 4.1. Займите рабочее место КВС и переместите штурвальную колонку от себя в крайнее переднее положение и на себя — в крайнее заднее положение. Перемещение колонки должно быть плавным, без заеданий. 4.2. Поверните штурвал в крайнее правое положение, а затем в крайнее левое. Вращение штурвала должно быть плавным, без заеданий. 4.3. Переместите вперед правую педаль ножного управления, а затем левую. Перемещение педалей должно быть плавным, без заеданий. 4.4. Займите рабочее место правого пилота и выполните работу по подпунктам 4.1—4.3 настоящей ТК. 5. Проверьте плавность хода триммеров, для чего: 5.1. Поверните штурвал триммера руля высоты до отказа от себя, до отказа на себя, а затем от себя до совпадения стрелки-указателя на штурвале с индексом (черный треугольник) на трафарете. Штурвал должен вращаться плавно, без заеданий.	Если форточки не закрыты, закройте их. При наличии заеданий в перемещении колонок, педалей и вращении штурвалов найдите и устраните неисправность. Выявите причину заеданий при отклонении триммеров и устраните неисправность.	Т К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.2. Включите автоматы защиты сети (АЗС) «УПР. ТРИМ.» на щите АЗС в кабине экипажа и электропитание на бортсеть. 5.3. Нажмите переключатели «ТРИМ. ЭЛЕР.» триммера элерона и «ТРИМ. РН» триммера руля направления влево до упора, а затем вправо до упора. 5.4. Нажмите переключатели триммеров снова влево до перевода триммеров в нейтральное положение. Триммер элерона должен отклоняться вниз-вверх, а триммер руля направления влево-вправо плавно без рывков. При нейтральном положении триммеров должны загореться зеленые светосигнализаторы «ТРИМ. НЕЙТР.» 5.5. Выключите АЗС «Упр. трим.» на щите АЗС. 6. Застопорите рули и элероны, для чего: 6.1. Отклоните штурвальную колонку от себя, а штурвал и педали ножного управления установите в нейтральное положение. 6.2. Огвездите влево предохранитель рукоятки стопорения. 6.3. Вытяните на себя ручку рукоятки стопорения, поднимите рукоятку стопорения вверх до полной фиксации и отпустите предохранитель. После стопорения штурвальная колонка и педали при приложении к ним усилий должны оставаться неподвижными. 7. Проверьте плавность хода РУД Ан-24, передвигая их из одного крайнего положения в другое и наоборот. Передвижение РУД должно быть плавным, без рывков и заеданий. 8. Проверьте плавность хода РУД РУ-19, передвигая его из одного крайнего положения в другое и наоборот. Передвижение РУД должно быть плавным, без рывков и заеданий. 9. Осмотрите оборудование в кабине экипажа и убедитесь, что нет видимых повреждений. 10. На самолетах Ан-24 осмотрите оборудование пассажирского салона и убедитесь, что нет видимых повреждений.	При отклонении триммеров рывками или незагорании зеленых светосигнализаторов вызовите техника по АиРЭО для устранения дефекта. Если рули и элероны не стопорятся, выполните работы, указанные в ТК № 4 настоящего выпуска. При наличии рывков и заедания при перемещении РУД найдите и устраните неисправность. При наличии рывков и заеданий при перемещении РУД найдите и устраните неисправность.	К К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
11. На самолетах Ан-26 осмотрите оборудование грузовой кабины и убедитесь, что нет видимых повреждений.		К
12. На самолетах Ан-30 осмотрите оборудование кабины операторов и штурмана и убедитесь, что нет видимых повреждений.		К
13. Осмотрите оборудование буфета, туалета, и багажных помещений и убедитесь, что нет видимых повреждений.		К
14. Убедитесь, что крышки аварийных люков пассажирской кабины (на самолетах Ан-24) и грузовой кабины (на самолетах Ан-26), крышка грузового люка (на самолетах Ан-30), грузовая и багажная двери (на самолетах Ан-24) и рампа (на самолетах Ан-26) закрыты.		К
15. Убедитесь, что на ручки замков крышек аварийных люков пассажирской кабины, грузовой и багажной двери (на самолетах Ан-24) и грузового люка (на самолетах Ан-30) установлены фиксаторы.		К
16. Проверьте качество уборки помещений самолета и убедитесь, что:		К
16.1. Пассажирские кресла и кресла экипажа, портьеры и ковры чистые.		
16.2. Декоративная обшивка бортов, пстолка и перегородок очищена от пыли и протерта насухо.		
16.3. Гардероб, кабина экипажа, пассажирский салон (грузовая кабина Ан-26, кабина штурмана и операторов Ан-30), багажные отделения, вестибюль очищены от пыли и грязи.		
16.4. Стекла пассажирской кабины и фонаря кабины пилотов помыты и протерты насухо.		
17. После осмотра кабин самолета обесточьте самолет, переведя переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ» в нейтральное положение и отключив от самолета электрическую аэродромную установку.		Т

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На страницах 29, 30	
Пункт РО 2.21.03	Заключительный осмотр самолета снаружи	Трудоемкость — 0,58 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Произведите внешний осмотр самолета с земли и убедитесь, что нет повреждений обшивки, подтеков топлива, масла и АМГ-10 (FH-51).		При обнаружении подтеков масла, топлива или АМГ откройте лючки, панели, крышки капотов в местах появления подтеков, выясните и устраните причину. Повреждение обшивки устраните, как указано в вып. 26 («Текущий ремонт самолета»).	К
2. Произведите внешний осмотр опор самолета. Убедитесь в надежности закрытия створок.		При наличии повреждений на деталях опор устраните их, как указано в вып. 11 («Шасси»). Если створки отсеков шасси не закрыты, закройте их.	К
3. Осмотрите воздушные винты, обшивку гондол, крышки капотов СУ и ВСУ, убедитесь в отсутствии повреждений, и в надежности закрытия крышек капотов СУ, капота РУ19А и обтекателя хвостовой части гондолы правого двигателя.		При наличии повреждений на воздушных винтах устраните их, как указано в ТК № 1, вып. 6, ч. 1 («Силовая установка»). При наличии повреждений на обшивке гондол и крышках капотов СУ и ВСУ устраните их, как указано в вып. 26 («Текущий ремонт самолета»). Если крышки капотов СУ, капот РУ19А и обтекатель хвостовой части гондолы правого двигателя не закрыты, закройте их, как указано в технологических картах № 15 (вып. 6,	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
4. Проверьте надежность закрытия крышек люков и лючков самолета. Крышки люков и лючков должны быть закрыты и находиться заподлицо с обшивкой самолета. Замки крышек должны быть завернуты полностью. 5. Отбуксируйте самолет на место стоянки (если он находился в ангаре), как указано в ТК № 2, вып. 1, 2, 3. 6. Убедитесь, что под колеса основных опор самолета спереди и сзади установлены по две упорные колодки. Место установки колодок должно быть очищено от льда и снега. 7. Заземлите самолет тросом заземления, для чего: 7.1. Откройте лючок в хвостовой части фюзеляжа или в гребне [на самолетах Ан-24 до серии 28—01 (11—01)], 7.2. Размотайте трос заземления на необходимую длину и воткните штырь троса в колодец заземления аэродромного покрытия или в землю.	ч. 1), № 14, 28 (вып. 6, ч. 2) соответственно. Закройте незакрытые крышки люков и лючков. Если колодки не установлены, установите их. При наличии льда или снега в местах установки колодок удалите его.	К Т Т
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал
	Отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80.	

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 31, 32	
Пункт РО 2.21.04	Установка заглушек и чехлов. Закрытие и пломбировка входной двери	Трудоемкость — 0,69 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Установите возле силовых установок стремянки 24—9002—500, у конца ОЧК стремянку А38-1400-0.			Т
2. Установите заглушки:			Т
2.1. На силовые установки:			
2.1.1. На воздухозаборники двигателей Ан-24.			
2.1.2. На воздухо-воздушные радиаторы.			
2.1.3. На обдув генераторов ГО-16 и СТГ-18.			
2.1.4. На удлинительные трубы.			
2.1.5. На воздухозаборники обдува горячих частей двигателей.			
2.1.6. На туннели маслорадиаторов.			
2.2. На РУ19А-300:			
2.2.1. На обтекатель реактивного сопла.			
2.2.2. На трубу подвода воздуха к генератору ГС-24Б.			
2.2.3. На утепленный воздухозаборник.			
2.2.4. На воздухозаборник подвода воздуха в подкапотное пространство.			
2.2.5. На коллектор срабатывания воздуха из разгрузочной полости.			
2.2.6. На трубы отвода воздуха из центробежного суфлера.			
2.3. На ТГ-16:			
2.3.1. На выхлопную трубу.			
2.4. На самолет:			
2.4.1. На дренажи топливной системы.			
2.4.2. На дренажи вакуумных клапанов.			
2.4.3. На гнезда электроракетниц.			
2.4.4. На датчики РИО-3.			
2.4.5. На приемники статического давления.			
2.4.6. На защитный колпачок ДУА.			
2.4.7. На заборники РН-600.			
2.4.8. Чехлы на ПВД-7 и ППД-1.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
2.4.9. Колпачок на датчик курсовых углов ДКУ ДАК-ДБ (на самолетах Ан-30). Донышки всех заглушек должны быть окрашены в красный цвет и иметь красные сигнальные флажки. Заглушки должны быть чистыми, без механических повреждений. Заглушки на удлинительные трубы двигателей Ан-24, обтекатель реактивного сопла РУ19А-300 и выхлопную трубу ТГ-16 устанавливайте не ранее, чем через 15 мин после останова двигателей и ВСУ. Заглушки в проемы должны входить плотно, без зазоров во избежание попадания (особенно в каналы воздухозаборников и маслорадиаторов), снега, воды и пыли. 3. Зачехлите самолет и силовые установки (при необходимости). 4. Закройте входную дверь. 5. Закройте замок входной двери, вставив ключ в прорезь замка и повернув его влево. При закрытом замке его ручка должна свободно, без заеданий проворачиваться на 360°. 6. Опломбируйте входную дверь мастичной пломбой с номерным оттиском.		Т Т Т
Контрольно-измерительная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал
	Стремянки 24—9002—500, АЗ8-1400-0.	

Сдано в набор 21.11.85. Подписано в печать 08.05.86. Формат 60×90¹/₁₆.
Бумага тип. Гарнитура литературная. Высокая печать. Усл. печ. л. 2.0.
Усл. кр.-отт. 2.0. Уч.-изд. л. 2.06. Тираж 4965. Заказ 176. Изд. № 486. Бесплатно.
Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.
Тип. изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.