МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

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

Выпуск 7

ПЛАНЕР

МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1991

Производственное издание

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

Выпуск 7

Планер

Редакторы: *Н. И. Котенко, Н. Ю. Ладанова, Н. В. Фадеева*
Художественный редактор *В. В. Платонов*
Технический редактор *М. А. Подчалимова*
Корректор *О. А. Мясникова*

Свод. тем. пл. № 80

Сдано в набор 03.05.90. Подписано в печать 28.11.91. Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Гарнитура литературная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 27,0. Усл. кр.-отт. 27,12. Уч.-изд. л. 27.55. Тираж 2460. Изд. № 1452.
Издательство «Воздушный транспорт». 103012. Москва, Старопанский пер., 5.
Типография, Москва, пр. Сапунова, 2. Заказ 3343.

СОДЕРЖАНИЕ

Лист регистрации изменений 9
Общие указания 10
Меры предосторожности 13
Технологическая карта № 1. Осмотр обшивки фюзеляжа 15
Технологическая карта № 2. Осмотр обтекателя носовой части фюзеляжа 18
Технологическая карта № 3. Осмотр остекления кабин пассажиров и экипажа 21
Технологическая карта № 4. Осмотр крышек люков радио- и электроотсеков 28
Технологическая карта № 5. Осмотр входной и багажной дверей, крышек грузового люка и люка на шп. № 40. Проверка исправности замков 30
Технологическая карта № 6. Осмотр входной двери и проверка исправности ее замка 38
Технологическая карта № 7. Проверка исправности сигнализации закрытого положения дверей и люков 40
Технологическая карта № 8. Очистка направляющих рельсов входной двери и бортовой лестницы. Прочистка дренажей водосборников входной и багажной дверей 45
Технологическая карта № 9. Осмотр бортовой лестницы 46
Технологическая карта № 10. Осмотр элементов конструкции каркаса пола и фюзеляжа под полом 48
Технологическая карта № 11. Осмотр и очистка дренажных отверстий и сливных клапанов 51
Технологическая карта № 12. Осмотр дренажных мачт 53
Технологическая карта № 13. Осмотр выдвижных форточек фонаря кабины экипажа . . 55
Технологическая карта № 14. Осмотр воздухозаборников дренажа топливных баков . . . 58
Технологическая карта № 15. Осмотр пробок заливных горловин топливных баков и трубок слива топлива из заливных горловин . . . 59
Технологическая карта № 16. Осмотр панелей и обшивки ОЧК, СЧК, центроплана и элеронов 62
Технологическая карта № 17. Осмотр болтов крепления съемных панелей, носков и щелевых лент крыла 66
Технологическая карта № 18. Осмотр разрядников статического электричества 67
Технологическая карта № 19. Осмотр узлов навески элеронов, триммера и сервокомпенсаторов элеронов 69
Технологическая карта № 20. Осмотр трубопроводов и агрегатов по переднему и заднему лонжеронам крыла и под зализом центроплана 70
Технологическая карта № 21. Осмотр обшивки оперения 73
Технологическая карта № 22. Осмотр узлов навески рулей, сервокомпенсатора и триммеров 75

Технологическая карта № 23. Проверка герметичности аварийного люка и остекления кабины экипажа 76
Технологическая карта № 24. Проверка кронштейна 24-3800-40 навески закрылка центроплана по нервюрам № 3, 4 крыла 83
Технологическая карта № 25. Осмотр обшивки нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4—5 в зоне накладок Э24-10-543 86
Технологическая карта № 26. Проверка обшивки нижней панели СЧК между нервюрами № 7—8а от заднего лонжерона до стр. № 6 . . . 88
Технологическая карта № 27. Осмотр нижней панели центроплана в районе сливного крана между нервюрами № 3—4 92
Технологическая карта № 28. Проверка лапки, вертикальной полки заднего лонжерона центроплана между нервюрами № 2—4 и прилегающей обшивки у нервюры № 3 94
Технологическая карта № 29. Осмотр блистера штурмана и обшивки фюзеляжа 98
Технологическая карта № 30. Осмотр рампы и элементов герметизации 100
Технологическая карта № 31. Проверка закрытия боковых замков рампы 103
Технологическая карта № 32. Осмотр кранов ручного насоса гидросистемы управления рампой и проверка их работоспособности 112
Технологическая карта № 33. Слив отстоя из топливоулавливающих бачков системы дренажа топливных баков 115
Технологическая карта № 34. Осмотр крана перекачки топлива и датчика СДУ1А-0,1 . . . 116
Технологическая карта № 35. Осмотр нижнего аварийного люка 118
Технологическая карта № 36. Осмотр центрального и боковых неподвижных рельсов, кронштейна-водила, передних узлов по центральной и продольным балкам рампы, узлов навески наезда и узлов фиксации башмаков 119
Технологическая карта № 37. Осмотр передней и задней кареток кронштейна-водила (переднего кронштейна навески рампы) 123
Технологическая карта № 38. Осмотр и проверка натяжения тяговой цепи рампы 126
Технологическая карта № 39. Осмотр подвижных рельсов, боковых кронштейнов рампы и кареток боковых кронштейнов 132
Технологическая карта № 40. Осмотр и смазка пороговых и рельсовых замков. Осмотр механизма сигнализации выпущенного положения рампы 135
Технологическая карта № 41. Очистка и осмотр грузоподъемного устройства 140
Технологическая карта № 42. Осмотр бортовой лебедки БЛ-56 143
Технологическая карта № 43. Очистка и осмотр шварговочных узлов и гнезд в полу грузовой кабины 149
Технологическая карта № 44. Очистка пылесборников грузовой цепи транспортера 151
Технологическая карта № 45. Проверка работоспособности упорного домкрата и надежности фиксации верхней опоры в шаровом гнезде 152
Технологическая карта № 46. Проверка обшивки нижней панели СЧК в зоне вырезов под ЭЦН-14 и сливные клапаны 154
Технологическая карта № 47. Осмотр зоны выреза под антенну АРК-УД(У2) между шп. № 19, 20 и стр. № 0, 1 158
Технологическая карта № 48. Осмотр кронштейнов навески элеронов 160
Технологическая карта № 49. Осмотр механизма управления мостиком порога 165
Технологическая карта № 50. Смазка боковых замков рампы и направляющих штырей подвижных рельсов 169
Технологическая карта № 51. Осмотр и проверка работоспособности грузоподъемного устройства 170

Технологическая карта № 52. Очистка и проверка исправности напольного устройства . . . 177
Технологическая карта № 53. Осмотр и смазка гидропривода напольного устройства 182
Технологическая карта № 54. Проверка работоспособности напольного устройства 183
Технологическая карта № 55. Очистка и осмотр грузового авиационного поддона ПА-2,5 185
Технологическая карта № 56. Осмотр фонаря кабины штурмана 186
Технологическая карта № 57. Осмотр иллюминаторов и окантовочных рам фотолюков 187
Технологическая карта № 58. Осмотр подфюзеляжных обтекателей и крышек фотолюков 188
Технологическая карта № 59. Проверка действия механизма управления крышками фотолюков 189
Технологическая карта № 60. Осмотр направляющих рельсов и проверка положения упоров крышек фотолюков 195
Технологическая карта № 61. Осмотр механизма перемещения крышек фотолюков 199
Технологическая карта № 62. Проверка натяжения тросов механизма перемещения крышек фотолюков 214
Технологическая карта № 63. Проверка исправности лебедки ДЯ-СС, осмотр кронштейнов подвески монорельса 216
Технологическая карта № 64. Осмотр и смазка колонки ручного привода транспортера . . . 219
Технологическая карта № 65. Осмотр обшивки фюзеляжа в районе скуловых балок . . 222
Технологическая карта № 66. Проверка герметичности гидравлических поплавковых клапанов централизованной заправки 223
Технологическая карта № 67. Осмотр аварийных люков. Проверка исправности и смазка замков аварийных люков 231
Технологическая карта № 68. Осмотр люка для подключения наземного кондиционера . . . 235
Технологическая карта № 69. Осмотр передней нижней панели центроплана под бортовыми угольниками мотогондолы 237
Технологическая карта № 70. Осмотр элементов конструкции стабилизатора в зоне узлов навески руля высоты 242
Технологическая карта № 71. Нанесение противокоррозионных составов на элементы конструкции самолета 245
Технологическая карта № 72. Проверка лапки и вертикальной полки заднего лонжерона СЧК и обшивки нижней панели СЧК между нервюрами № 7—8а 254
Технологическая карта № 73. Проверка стенки нижнего пояса заднего лонжерона центроплана в районе окончания лапки кронштейна 24-1020-5 у нервюры № 2 259
Технологическая карта № 74. Проверка обшивки в зоне крепления к лонжеронам центроплана между нервюрами № 2—6 261
Технологическая карта № 75. Осмотр шп. № 40 со стороны негерметичной части фюзеляжа 263
Технологическая карта № 76. Проверка обшивки нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4 и № 5 в зоне накладок Э24-10-543 265
Технологическая карта № 77. Осмотр обшивки фюзеляжа под накладным листом в районе чашки санузла и в зоне верхнего заклепочного шва крепления накладки 267
Технологическая карта № 78. Осмотр профиля каркаса фонаря кабины экипажа в районе шп. № 4 между стр. № 31—33 268
Технологическая карта № 79. Осмотр обшивки и окантовки по контуру выреза грузового люка в районе шп. № 7—10 270

Технологическая карта № 80. Проверка обшивки нижней панели центроплана по концам ремонтных накладок, установленных по бюл. № 1113-ДМ, в районе нервюр № 2 и 5 272
Технологическая карта № 81. Осмотр верхней панели центроплана у нервюр № 7 крыла 276
Технологическая карта № 82. Осмотр верхних панелей СЧК в зонах нервюр № 7—7а, 8 и 11А—12 крыла 278
Технологическая карта № 83. Осмотр нижних панелей обшивки фюзеляжа между шп. № 26—37 в зоне доработки по стр. № 0 280
Технологическая карта № 84. Осмотр звездочек, зубчатой муфты и агрегатов гидропривода тяговой цепи рампы 283
Технологическая карта № 85. Осмотр и смазка боковых замков рампы и механизмов управления концевыми выключателями сигнализации 287
Технологическая карта № 86. Осмотр гидроцилиндров подъема рампы, управления боковыми и пороговыми замками, а также замками подвижных рельсов 293
Технологическая карта № 87. Осмотр наружной обшивки настила и силового набора рампы и наезда 298
Технологическая карта № 88. Демонтаж, осмотр и монтаж грузовых цепей и трансмиссии транспортера 301
Технологическая карта № 89. Восстановление лакокрасочного покрытия на деталях транспортера 309
Технологическая карта № 90. Осмотр коробки передач и редуктора привода транспортера . . . 311
Технологическая карта № 91. Осмотр кронштейна 24-3010-101 узла управления рулем высоты в зоне его крепления к фюзеляжу 313
Технологическая карта № 92. Осмотр кронштейна 24-3020-101 (26-3020-101) узла управления рулем направления 315
Технологическая карта № 93. Осмотр и смазка обводных роликов, катков кареток грузоподъемного устройства, штоков концевых выключателей механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедок 317
Технологическая карта № 94. Осмотр коробки управления лебедками 318
Технологическая карта № 95. Проверка работы механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедки 319
Технологическая карта № 96. Проверка регулировки фрикционной муфты тягового колеса 323
Технологическая карта № 97. Проверка натяжения тяговой цепи напольного устройства 326
Технологическая карта № 98. Очистка и осмотр пальцев в узлах крепления роликового оборудования к полу 328
Технологическая карта № 99. Осмотр стыка носка кабины штурмана с фюзеляжем и рамы проходного люка на шп. № 4 329
Технологическая карта № 100. Осмотр нижней панели фюзеляжа в зоне шп. № 33 330
Технологическая карта № 101. Проверка затяжки болтов стыковочных фитингов крыла по нервюрам № 7 и 12 332
Технологическая карта № 102. Осмотр болтов крепления фитингов стр. № 34 лев. и 34 прав. фюзеляжа к заднему лонжерону центроплана . . 344
Технологическая карта № 103. Осмотр элементов конструкции руля высоты в районах узлов навески при снятом руле 345
Технологическая карта № 104. Осмотр элементов конструкции фюзеляжа под полами . . . 348
Технологическая карта № 105. Осмотр элементов конструкции фюзеляжа под полами на самолетах, базирующихся в приморских аэропортах 350
Технологическая карта № 106. Осмотр нижней обшивки фюзеляжа в районе шп. № 40—45 352

Технологическая карта № 107. Осмотр обшивки нижних панелей центроплана между нервюрами № 1 лев.—1 прав. 353
Технологическая карта № 108. Проверка окантовок и обшивки в зоне вырезов под насосы ЭЦН-14 355
Технологическая карта № 109. Проверка окантовок 24-2400-9, 26-2400-19 и 26-2400-29 в зоне вырезов под топливные насосы ЭЦН-14 359
Технологическая карта № 110. Проверка нижней панели СЧК 362
Технологическая карта № 111. Проверка срабатывания концевых выключателей напольного устройства перемещения поддонов 366
Технологическая карта № 112. Осмотр нижнего пояса переднего лонжерона у нервюр № 2, 5, 6 и заднего лонжерона у нервюр № 2, 4 . . . 367
Технологическая карта № 113. Проверка нижней панели центроплана в зоне дренажных отверстий 368
Технологическая карта № 114. Проверка нижней передней панели центроплана у нервюры № 5 в зоне крепления бортугольника 370
Технологическая карта № 115. Осмотр нижней панели СЧК между нервюрами № 7—9 крыла от переднего лонжерона до стр. № 6 371
Технологическая карта № 116. Проверка лапки нижнего пояса заднего лонжерона СЧК в зоне разреза петли у нервюры № 7 крыла 373
Технологическая карта № 117. Проверка затяжки болтов крепления прижимов лобового, электрообогреваемых и верхних стекол фонаря кабины экипажа 377
Технологическая карта № 118. Осмотр осей и втулок кронштейнов передних узлов навески рампы и кронштейна-водила 379
Технологическая карта № 119. Демонтаж, осмотр и монтаж тяговой цепи рампы 381
Технологическая карта № 120. Демонтаж, осмотр и монтаж боковых подвижных рельсов, боковых кронштейнов рампы и их кареток . . . 386
Технологическая карта № 121. Проверка работоспособности системы управления рампой грузового люка 390
Технологическая карта № 122. Восстановление лакокрасочного покрытия на агрегатах и деталях погрузочного и швартовочного оборудования 398
Технологическая карта № 123. Осмотр кассет механизма уборки швартовочных лямок . . 399
Технологическая карта № 124. Проверка обшивки нижней панели СЧК в зонах отверстий крепления книц по нервюре № 8 и отверстий под болты крепления к профилю разъема по нервюре № 7 400
Технологическая карта № 125. Проверка герметичности стекол кабины штурмана 403
Технологическая карта № 126. Осмотр и замена смазки в подшипниках узлов навески элеронов, триммера и сервокомпенсаторов элеронов 404
Технологическая карта № 127. Осмотр и замена смазки в подшипниках рулей высоты, РН, их триммерах и триммере-сервокомпенсаторе РН 406
Технологическая карта № 128. Осмотр узлов навески закрылков, подъемников, монорельсов и замена смазки в подшипниках 408
Технологическая карта № 129. Осмотр обшивки фюзеляжа между шп. № 28—38 и стр. № 12, 13 409
Технологическая карта № 130. Статические и динамические испытания грузоподъемного устройства 411
Технологическая карта № 131. Осмотр пространства под полом фюзеляжа 415
Технологическая карта № 132. Статические и динамические испытания грузоподъемного устройства 417

Технологическая карта № 133. Промывка вакуумных клапанов системы дренажа топливных баков 420
Технологическая карта № 134. Проверка состояния компенсаторов межстекольного пространства окон пассажирской кабины 421
Технологическая карта № 135. Проверка нижних поясов переднего и заднего лонжеронов центроплана в зоне радиусных переходов нижней горизонтальной полки у нервюр № 2, 3, 5, 6 422
Технологическая карта № 136. Осмотр и проверка накладок, установленных на нижней панели центроплана в районе сливного крана . . . 428
Технологическая карта № 137. Проверка накладок, установленных на нижней панели СЧК, в районе выреза под топливные насосы ЭЦН-14 430

Приложение. Приспособление для измерения глубины рисок, забоин

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Изменения	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопроводительного документа и дата	Подпись	Дата
		измененной	новой	аннулированной				

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

2. Все работы должны выполняться авиаспециалистами, знающими материальную часть, особенности эксплуатации и обслуживания самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 и имеющими допуск к их обслуживанию.

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

— вып. 1, 2, 3. «Работы по встрече, обеспечению стоянки и вылета. Обслуживание по формам Б, В, Г (Планер и силовая установка)»;

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

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

— вып. 7. «Планер»;

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

— вып. 10. «Гидросистема»;

— вып. 11. «Шасси»;

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

— вып. 15. «Аварийно-спасательное оборудование»;

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

— вып. 18. «Электрооборудование» (3 части);

— вып. 19. «Радиооборудование» (3 части);

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

— вып. 21. «Самописцы» (3 части);

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

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

— вып. 24, ч. 1. «Замена основного двигателя»;

— вып. 24, ч. 2. «Замена двигателя РУ19А-300»;

— вып. 24, ч. 3. «Замена основного двигателя (АиРЭО)»;

— вып. 25, ч. 1. «Замена агрегатов силовой установки, двигателя РУ19 и турбогенераторной установки»;

— вып. 25, ч. 2. «Замена агрегатов планера»;

— вып. 26. «Текущий ремонт самолета»;

— вып. 27. «Дополнительные работы».

4. Операции по устранению дефектов и неисправностей, не указанных в соответствующих разделах технологических карт, изложены в специальных выпусках № 26, 27.

5. 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» и «Поиск и устранение отказов и неисправностей (сборник схем)».

6. При ссылке на конструктивные изменения в технологических картах указывается серия самолета Ан-24 производства ведущего завода, а в скобках — серия 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.

7. Неразрушающие методы контроля выполняйте согласно рекомендациям вып. 27 (утвержденным в 1989 г.), а также инструкциям по технической эксплуатации используемого дефектоскопа.

8. При удалении продуктов коррозии элементов конструкции планера, восстановлении антикоррозионного покрытия, герметизации съемных панелей и носков крыла при их монтаже руководствуйтесь рекомендациями разд. 19, вып. 26.

9. После выполнения работ, связанных с нарушением лакокрасочного покрытия (ЛКП), восстановите ЛКП, как указано в разд. 16, вып. 26.

10. Качество выполнения работ контролируется должностными лицами, указанными в регламенте обслуживания в порядке, изложенном в технологических картах.

11. При выполнении работ используйте указанный в технологических картах и перечисленный в данном пункте исправный и маркированный инструмент, приспособления и контрольно-измерительные приборы, прошедшие метрологическую поверку в установленные сроки. При их отсутствии разрешается использовать контрольно-измерительные приборы, инструменты и приспособления других типов или ГОСТ с техническими и метрологическими характеристиками не хуже, чем у рекомендуемых в данных технологических указаниях.

Глубину царапин, рисок, забоин, вмятин, потертостей измеряйте индикаторным глубиномером с индикатором часового типа (предел измерений 0—10 мм, цена деления 0,01 мм, погрешность $\pm 0{,}012$ мм).

Выступание-западание винтов измеряйте штангенциркулем типа ШЦ-1 (предел измерений 0—125 мм, цена деления 0,1 мм, погрешность $\pm 0{,}1$ мм).

Отклонение рулевых поверхностей, ход штоков, величину люфтов, длину повреждений более 1 мм измеряйте измерительной линейкой (цена деления 1 мм), имеющей соответствующую длину; менее 1 мм — штангенциркулем типа ШЦ-1 (предел измерений 0—125 мм, цена деления 0,1 мм, погрешность $\pm 0{,}1$ мм).

Зазоры в соединениях величиной менее 1 мм измеряйте щупами, наборами № 2 (с точностью до 0,01 мм) или № 4 (с точностью до 0,1 мм). Прогиб тяг измеряйте щупами, набором № 4, прикладывая к тягам торец металлической измерительной линейки или демонтированную тягу к поверочной плите и измеряя щупом зазор между тягой и плитой.

Для обдувки деталей сжатым воздухом используйте воздушный специальный редуктор типа РС-250-58, ТУ 26-05-188-69, понижающий давление до 1 МПа (10 кгс/см^2).

Температуру воздуха, выходящего от наземного подогревателя, для подогрева деталей конструкции самолета контролируйте по термометру, установленному на подогревателе.

Сведения о температуре наружного воздуха берите в метеослужбе аэропорта.

Для измерения усилий используйте динамометры: ДПУ-0,01-2 [предел измерений 0—100 Н (0—10 кгс), цена деления 1 Н (0,1 кгс), 2-й класс точности]; ДПУ-0,5-2 [предел измерений 0—2 кН (0—200 кгс), цена деления 20 Н (2 кгс), 2-й класс точности]; ДПУ-5-2 [предел измерений 0—50 кН (0—5000 кгс), цена деления 500 Н (50 кгс), 2-й класс точности].

Вихретоковый контроль выполняйте согласно «Руководству по неразрушающему контролю самолета Ан-24», разработанному предприятием—разработчиком самолета от 28.07.89, и инструкциям по эксплуатации используемого дефектоскопа.

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

13. В сочленениях, где имеются масленки, смазку вводите с помощью шприцов. Зашприцовывать свежую смазку необходимо до тех пор, пока старая смазка не будет выдавлена из сочленения. Смазку узлов и деталей планера производите в соответствии с Перечнем (прил. 3—6 РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30, ч. 2) с использованием

«Карт смазки узлов систем самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30» (РИО МГА, 1976).

14. При осмотре планера обращайте особое внимание на болтовые соединения. Одним из признаков ослабления затяжки является металлическая пыль вокруг головки болта. При ослаблении одного из болтов в сочленении проверьте затяжку остальных болтов. При значительном ослаблении болтов, снимите их и убедитесь в отсутствии наклепа и других повреждений.

15. При рассоединении разъемов топливной, масляной и гидравлической систем (снятие агрегатов, трубопроводов), после окончательного монтажа деталей проверьте герметичность разъемов под рабочим давлением.

16. Окончательная затяжка гаек крепления каждой детали, агрегата производится одним человеком. Нормальное и равномерное соединение сопрягаемых деталей и агрегатов обеспечивается последовательной затяжкой гаек или винтов (болтов) в диаметрально противоположном порядке.

17. Стопорение деталей на самолетах шплинтами, стопорными шайбами, проволокой и кернением выполняйте согласно рекомендациям общих указаний, вып. 8.

18. **Запрещается:**

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

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

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

19. В связи с изданием настоящих технологических указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30» вып. 7, 9, 15 «Планер, закрылки и аварийно-спасательное оборудование» (изд. РИО МГА, 1977 г.), а также все дополнения и изменения к ним считать утратившими силу.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

1. К выполнению работ по техническому обслуживанию (ТО) самолетов допускается инженерно-технический персонал, прошедший инструктаж, обучение и проверку знаний по технике безопасности, пожарной и взрывной безопасности, оказанию первой медицинской помощи.

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

Для этого выполните следующие работы:

— установите тормозные колодки под основные колеса;

— заземлите самолет тросом заземления;

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

3. Для обеспечения пожарной безопасности при ТО самолета необходимо:

3.1. Обесточить самолет и установить предупредительные вымпелы «Не включать!» на выключатели аккумуляторов и выключатели включения на бортсеть 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 (бензин, керосин, растворители, краски и т. д.);

— наличии паров огнеопасных жидкостей на самолете;

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

3.2. 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.

4. При подъеме самолета гидроподъемниками соблюдайте правила техники безопасности, подъем производите всеми гидроподъемниками одновременно.

Место установки гидроподъемников следует очистить от снега или льда до бетонного покрытия и просушить, если в этом есть необходимость.

5. При ТО самолетов Ан-24, Ан-30 устанавливайте страховочную подставку в шаровое гнездо хвостовой части фюзеляжа на шп. № 43, а при ТО самолетов Ан-26, Ан-26Б упорный домкрат на шп. № 33.

6. Если самолет устанавливается в ангар на периодическое ТО, то топливо из топливных баков должно быть слито.

7. Работы на высокорасположенных частях планера, а также их осмотр должны выполняться с применением предохранительных поясов, карабины которых закрепляются за специальные страховочные узлы или специальные тросы, которые в свою очередь закрепляют за страховочные узлы.

8. Стремянки, используемые при ТО самолетов, должны иметь высоту ограждения рабочих площадок 1 м.

9. При временном прекращении работ внутри фюзеляжа на все открытые проемы в полах, дверях, аварийных люках должны устанавливаться технологические крышки и заглушки.

10. При проверке фюзеляжа самолета на герметичность необходимо:

10.1. Зону вокруг самолета оградить инвентарными ограждениями на расстоянии 2—3 м.

10.2. Удалить людей из опасной зоны за пределы стоянки самолета.

11. При работах внутри топливных баков (мягких или кессонов) следует назначить бригаду в составе не менее двух человек, изучивших правила техники безопасности при работе внутри топливных резервуаров. Один из членов бригады должен находиться снаружи бака для оказания, в случае необходимости, помощи работающим внутри бака и их эвакуации.

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

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

14. При выполнении работ **запрещается:**

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

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

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

14.4. Производить работы грязным инструментом (имеющим следы масла, жировых веществ), а также замасленными руками.

14.5. Применять неисправные и не соответствующие своему назначению инструмент и оборудование.

15. В связи с токсичностью нефраса при работе защищайте органы дыхания и предохраняйте кожу от попадания нефраса. Кроме нефраса можно использовать для промывочных работ бензины БР-1, БР-2 (ГОСТ 443—76) или Б-70 (ТУ 3810913—82), соблюдая «Требования безопасности при работе со спецжидкостями», утвержденные МГА от 26.08.87 № 62/И.

2.1 Стор. 15-16 вилучити і замінити новими під тією нумерацією (додаток № 1).

2.2 Стор. 17, п. 8, 9, 10 перенумерувати на п. 10, 11, 12 відповідно.

2.3 Стор. 17, колонку "Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)" доповнити:

"токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А, датчик типа "Карандаш".

2.4 Стор. 17, колонку "Инструмент и приспособления" доповнити:

"мягкий карандаш 2М-4М". (ДАУУ № 33/09.06.99 г.)

4. В ТУ Выпуск 7 ввести дополнения и изменения.

4.1. На стр. 15 в ТК № 1. (ФС ВТР № 25.1.5-265/15.12.99 г.)

4.1.1. В колонке 1 в седьмой строке снизу в пункте 3 между словами "... трещин, царапин ..." ввести словосочетание "... коррозионных поражений ...".

В колонке 2 абзац напротив седьмой строки в начале дополнить текстом: "Продукты коррозии удалите, как указано в Выпуске 26".

4.1.2. В колонке 1 между 1 и 2 строками снизу в пункте 3 ввести абзац:

"Проверьте вихретоковым методом места выборки в зоне ранее выявленных коррозионных поражений обшивки и полноту выборки вновь выявленных коррозионных поражений обшивки, после удаления продуктов коррозии:

- по периметру выборки (зоны удаления) коррозии, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от границы выборки по обе стороны от нее (см. Рис. 1.1);
- внутри зоны выборки, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 2-3 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. Рис. 1.1)."

В колонке 2 напротив этого абзаца ввести текст: "Трещины устраните установкой накладок, как указанно в Выпуске 26".

В колонке 3 напротив этого абзаца написать букву "И".

1.4.4. Выпуск 7.

В ТК № 1 на стр.17 в графе "Расходуемые материалы" в конце внести текст "ветошь обтирочная ТУ63-178-77-82; нефрас - С 50/170 ГОСТ 8505 - 80".

4.2. На стр. 16 в ТК № 1 ввести дополнение к пункту 4 в колонке 1 с новой строки:

"Обшивку с наружной стороны нижних панелей фюзеляжа между скуловыми балками (стрингера 13 лев.-0-13 пр.) на участке между шп. № 4-40 проверьте визуальным и вихретоковым методом, для чего:

- поверхность зоны контроля очистите от пыли, грязи и масла;
- осмотрите визуально контролируемую поверхность обшивки на расстоянии не более 250 мм и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные поражения);
- произведите вихретоковый контроль обшивки в местах отмеченных карандашом:

а) в районе заклепок и сварных точек, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от заклепок и сварных точек (см. Рис. 1.2);

б) между рядами заклепок и сварных точек, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 5 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. Рис. 1.3);

в) вокруг накладок (в случае их установки) на расстоянии 2 мм от ее края (см. Рис. 1.4)."

В колонке 2 напротив пункта 4 дополнительно ввести текст: "Продукты коррозии и механические повреждения устраните, как указано в Выпуске 26".

В колонке 3 вместо буквы "Т" написать букву "И". **(ФС ВТР № 25.1.5-265/15.12.99)**

4.3. На стр. 17, в ТК № 1 в колонку "Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)" через запятую записать: "токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А, датчик типа "Карандаш", а в колонку "Инструмент и приспособления" через запятую записать "мягкий карандаш 2М-4М".

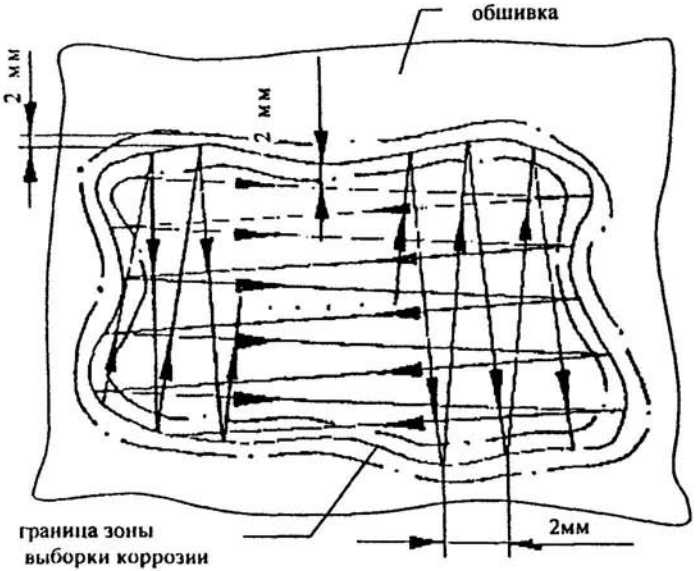
К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № I	На страницах
Пункт РО 2.04.01.02, 07, 08	Осмотр обшивки фюзеляжа	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции м технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку возле фонаря кабины экипажа.		Т
2. Осмотрите обшивку верхней передней панели фюзеляжа в районе правого и левого лобовых стекол фонаря кабины экипажа. Убедитесь в отсутствии трещин. Не допускаются вмятины, царапины, трещины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения.	Продукты коррозии удалите.При наличии механических повреждений, отремонтируйте обшивку, как указано в вып. 26.	Т
3. Осмотрите снаружи обшивку фюзеляжа и зализы, убедитесь в отсутствии повреждений и ослабления крепления к элементам фюзеляжа. Для осмотра высокорасположенных мест используйте стремянку. Величину повреждений измеряйте приспособлением для измерения глубины рисок и забоин. Повышенное внимание при осмотре обращайте: - на нижнюю часть обшивки; - вырезы и окантовки под люки, двери, антены и		Т

радиусные переходы в углах вырезов; - места стыка шпангоутов с окантовками дверей, люков; - зоны заклепок первого от вырезов ряда. Проверьте, нет ли трещин, коррозионных поражений, царапин, вмятин, волнистости, деформации и ослабления заклепок. На обшивке нижних панелей фюзеляжа от шп. № 1а до шп. № 40, между стрингерами 12л-0-12 пр., допускаются царапины, риски, забоины и вмятины глубиной до 0,15 мм. На обшивке остальной герметической части фюзеляжа допускаются царапины, риски, забоины и вмятины глубиной до 0,1 мм. Не допускаются трещины обшивки фюзеляжа.	Царапины, забоины и вмятины, не превышающие допустимых величин, устраните обработкой поверхности обшивки, как указано в вып. 26. Продукты коррозии удалите, как указано в вып. 26. Трещины, царапины, риски, забоины и вмятины, превышающие допустимые величины, устраните установкой накладок, как указано в вып. 26.	
4. Проверьте вихретоковым методом снаружи обшивку фюзеляжа после удаления продуктов коррозии в местах выборки в зоне, ранее выявленных коррозионных поражений обшивки и полноту выборки вновь выявленных коррозионных поражений обшивки: - по периметру выборки (зоны удаления) коррозии, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от границы выборки по обе стороны от нее (рис. 1.1);	Трещины устраните установкой накладок, как указано в вып. 26.	И

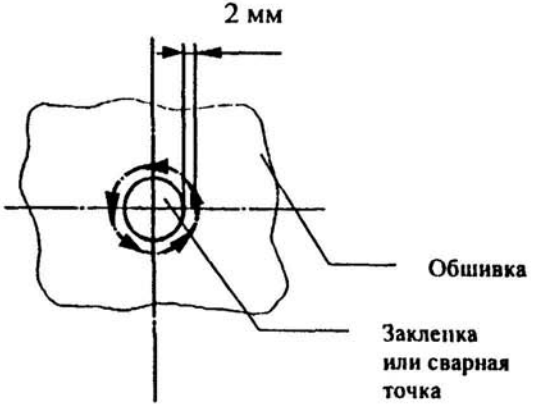
- внутри зоны выборки, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 2-3 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. рис. 1.1). Убедитесь в отсутствии трещин.		
5. Осмотрите обшивку фюзеляжа в районе скуловых балок. Убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин обшивки, произведите рентгеновский контроль балки. В случае обнаружения трещин на балке, вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия разработчика самолета.	Т
6. Осмотрите визуально с наружной стороны обшивку нижних панелей фюзеляжа между скуловыми балками стр. 13л-0-13пр на участке между шп. № 4-40: 6.1 Очистите поверхности зон контроля от пыли, масла и грязи; 6.2 Осмотрите с расстояния не более 250 мм контролируемую поверхность обшивки и отметьте карандашем дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения); 6.3 Произведите вихретоковый контроль обшивки в отмеченных местах: - в районе заклепок и сварных точек, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от края заклепок и сварных точек (рис. 1.2);	Продукты коррозии удалите, при наличии трещин, рисок, забоин, нарушения ЛКП произведите ремонт, как указано в вып. 26.	И

- между рядами заклепок и сварных точек, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 5 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (рис. 1.3); - вокруг накладок (в случае их установки) на расстоянии 2 мм от ее края (рис. 1.4)" Убедитесь в отсутствии трещин и коррозионных повреждений.		
7. Осмотрите снаружи крепление обшивки фюзеляжа к нижней части обода шп. № 4 и к продольным балкам крепления замка выпущенного положения переднего шасси. Убедитесь, что нет трещин, деформаций и ослабления заклепок. Ослабление заклепки определяется по темному налету вокруг ее головки.	При наличии трещин и деформаций устраните дефект, как указано в вып. 26. Ослабленные заклепки подтяните или замените на новые с диаметром, следующим по величине без зенковки отверстий под заклепки.	Т
8. Осмотрите обшивку и стыки зализов крыла с фюзеляжем, заклепки крепления обшивки и стенки зализа к стоякам шп. № 17 и 20 и к продольным поясам, а также в местах сопряжения ребер по окантовке отверстий силовых зализов крыла с фюзеляжем. Убедитесь, что нет трещин, вмятин, деформаций и ослабления заклепок. Допускается гофр, величиной не более 10 мм на переднем зализе крыла с фюзеляжем. Величину гофра измеряйте при помощи линейки и	Трещины, вмятины и деформации отремонтируйте наложением на них накладок. При наличии недопустимого гофра, произведите ремонт, как указано в вып. 26.	Т



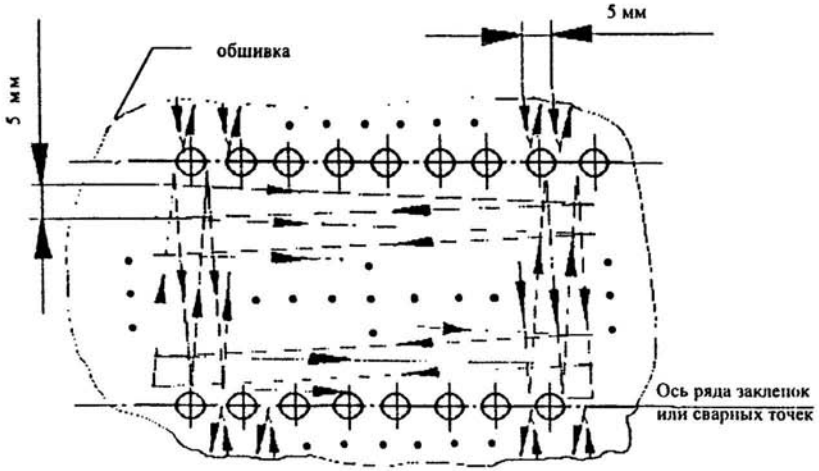
Контроль полноты выборки коррозии

Рис. I.I



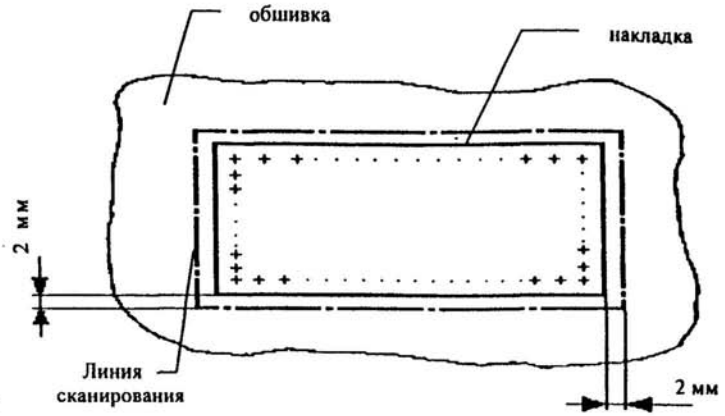
Контроль обшивки вокруг заклепок и сварных точек

Рис. I.2



Контроль обшивки между рядами заклепок или сварных точек

Рис. I.3



Контроль обшивки вокруг накладки

Рис. I.4

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
штангенциркуля. 9. Осмотрите снаружи обшивку фюзеляжа между шп. № 17-20 от скуловой балки до зализа фюзеляжа с центропланом (стрингеры № 13-2б). Убедитесь в отсутствии вспучивания обшивки, утопания головок заклепок, коррозионных повреждений, трещин. 10. Уберите стремянку отсамолета.	При обнаружении снаружи впучивания обшивки, утопания заклепок, коррозионных повреждений и трещин, снимите облицовки и осмотрите изнутри фюзеляжа места, где обнаружены дефекты.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. прил. 1), токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А, датчик типа карандаш.	Стремянка 24-9012-0; штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166—80; линейка измерительная ГОСТ 427—75 , мягкий карандаш 2М, 4М.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2**	На страницах 18—20	
Пункты РО 2.04.01.03,04; 2.04.03.08	**Осмотр обтекателя носовой части фюзеляжа**	Трудоемкость — 0,81 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите снаружи обшивку обтекателя носовой части фюзеляжа и убедитесь, что нет вмятин, царапин, трещин и нарушения ЛКП.		При наличии повреждений отремонтируйте обтекатель, как указано в вып. 26.	Т
2. Откройте обтекатель носовой части фюзеляжа: 2.1. Расконтрите плоскогубцами контровку на обтекателе с левой стороны. 2.2. Утопите защелки замков отверткой или трехгранным ключом и проверните их до выхода из зацепления. 2.3. Выведите замки обтекателя из зацепления с узлами фюзеляжа. 2.4. Откройте обтекатель и зафиксируйте его двумя подпорками в гнездах на шп. № 1.			Т
3. Осмотрите замки обтекателя, убедитесь в отсутствии на них повреждений. Проверьте исправность замков, открывая и закрывая их. Не допускаются заедания штырей замков, фиксирующих замок в закрытом положении и излом пружины замка. Защелки замков должны быть окрашены в красный цвет и иметь метки закрытого положения.		Замените поврежденный замок, отвернув гаечным ключом S=12 контргайку и вывернув замок из узла обтекателя. Восстановите метки на защелках.	Т
4. Осмотрите узлы подвески обтекателя к шп. № 1 и убедитесь в отсутствии трещин и деформаций.		При наличии трещин и деформаций замените поврежденный узел, для чего: — вывинтите крестообразной отверткой три винта крепления узла подвески к обтекателю; — вывинтите отверткой под прямой шлиц стопорный винт валика;	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— выбейте выколоткой валик и снимите узел; — установите новый узел и закрепите его валиком; — зафиксируйте валик винтом 1340С51-8-48кд (1340С51-7-48кд) и застопорите винт керновкой в двух точках; — рассверлите три отверстия на узле до диаметра 6 мм, используя в качестве кондуктора отверстия на обтекателе; — закрепите узел тремя винтами к обтекателю, установив шайбы АН139-6 и завернув самоконтрящиеся гайки 3373А-6кд; — покройте гайки слоем герметика У30МЭС-5, как указано в вып. 26.	
5. Осмотрите подпорки, удерживающие обтекатель. Убедитесь в отсутствии трещин и деформаций. 6. Осмотрите внутреннюю поверхность обтекателя. Убедитесь в отсутствии трещин, вмятин и отставания войлочных подкладок электрожгутов. При необходимости используйте подсвет.	Замените подпорки, имеющие трещины и деформации. При наличии трещин и вмятин отремонтируйте обтекатель, как указано в вып. 26. Отклеенные войлочные подкладки приклейте клеем 88 НП, пришедшие в негодность подкладки замените.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Осмотрите герметизирующую окантовку обтекателя. Убедитесь, что окантовка не повреждена и надежно приклеена по месту.	При отставании герметизирующей окантовки, подклейте ее клеем 88НП, а поврежденную часть окантовки замените.	Т
8. Промойте нефрасом, протрите чистой, сухой ветошью и нанесите тонкий слой внешней смазки ЦИАТИМ-201 на петли и валики узлов навески, замки носового обтекателя и их защелки и пружины.	Излишки смазки удалите ветошью.	Т
9. Закройте носовой обтекатель: 9.1. Уберите и зафиксируйте подпорки обтекателя. 9.2. Заведите замки обтекателя в зацепление с узлами на фюзеляже и закройте замки. 9.3. Зафиксируйте замки защелками. 9.4. Проверьте правильность закрытия замков по меткам на защелках и легким нажатием на замок в сторону его открытия.		Т
10. Законтрите обтекатель проволокой и опломбируйте.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—86Е; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; ключ трехгранный специальный; пломбир ГОСТ 17271—76.	Проволока контровочная КО 0,5 ГОСТ 792—67; пломба трубчатая ОСТ 1 10067—71; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3**	На страницах 21—27	
Пункт РО 2.04.01.09	**Осмотр остекления кабин пассажиров и экипажа**	Трудоемкость — 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в зоне осмотра остекления. 2. Удалите пыль и грязь с поверхности остекления мягкой хлопчатобумажной салфеткой, смоченной в чистой воде, а затем сухой салфеткой. Масляные и жировые пятна удалите салфеткой, смоченной 3—5%-ным раствором детского мыла, затем смоченной в чистой воде и сухой салфетками. При очистке сильно загрязненного остекления в зимних условиях разрешается использовать водный раствор ЭАФ, как указано в вып. 27. Расход ЭАФ — 36 г на 1 м^2 площади. Поверхность органических стекол протирайте мягкой хлопчатобумажной салфеткой с применением пасты ВИАМ-2. **ВНИМАНИЕ!** 1. **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** ПРИМЕНЯТЬ ДЛЯ ПРОТИРКИ ОСТЕКЛЕНИЯ ОРГАНИЧЕСКИЕ РАСТВОРИТЕЛИ (АЦЕТОН, БЕНЗОЛ И ДР.). 2. НЕ ПРИМЕНЯЙТЕ ПРИ ПРОТИРКЕ ШЕРСТЯНЫЕ И ШЕЛКОВЫЕ ТКАНИ, ТАК КАК ЭТО ВЫЗЫВАЕТ ЭЛЕКТРОСТАТИЧЕСКИЙ ЗАРЯД, ПРИТЯГИВАЮЩИЙ ПЫЛЬ К СТЕКЛУ. 3. НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ПОПАДАНИЕ НИТРОКРАСОК И ИХ ПАРОВ НА ОСТЕКЛЕНИЕ. ПРИ ОКРАСКЕ ЗАЩИЩАЙТЕ ОСТЕКЛЕНИЕ ПЛОТНОЙ БУМАГОЙ М-70 И М-80, ПРИКЛЕЕННОЙ С ПОМОЩЬЮ ЛИПКОЙ ЛЕНТЫ, КАЗЕИНОГЛИЦЕРИНОВОГО ИЛИ ГЛЮКОЗОКРАХМАЛЬНОГО КЛЕЕВ. 4. **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** ПРИ УДАЛЕНИИ СО СТЕКЛА СНЕГА ИЛИ ЛЬДА ОБДУВАТЬ ЕГО ВОЗДУХОМ С ТЕМПЕРАТУРОЙ ВЫШЕ 50 °С, А ТАКЖЕ ДЛИТЕЛЬНЫЙ ИЛИ НЕРАВНОМЕРНЫЙ МЕСТНЫЙ НАГРЕВ. 5. ПРИ РАБОТЕ С ПРИСПОСОБЛЕНИЕМ ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ГЛУБИНЫ РИСОК И ЗАБОИН НЕ ДОПУСКАЙТЕ ЦАРАПАНИЯ СТЕКОЛ.			Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Осмотрите органическое остекление фонаря и окон пассажирской кабины снаружи и изнутри кабины. При необходимости используйте подсвет. Проверьте наличие трещин, царапин, помутнения и других повреждений. Глубину механических повреждений определяйте приспособлением для измерения глубины штрихов, рисок, забоин, а площадь повреждений — с помощью планшета. Планшет представляет собой пластину из прозрачного органического стекла толщиной 1—2 мм по контуру стекла, с нанесенной на него сеткой с ячейками 1 мм^2. Допускаются следующие дефекты на органических стеклах кабин самолета: — «серебро» (мелкие поверхностные трещины глубиной до 0,3 мм, имеющие характерный блеск) в неограниченном количестве; — царапины глубиной до 0,5 мм, длиной до 200 мм в количестве не более 5; — забоины (сколы) глубиной до 1 мм, диаметром не более 3 мм при расстоянии между ними не менее 100 мм. **Примечания:** 1. Если ширина повреждения не превышает 0,3 мм, то его глубину не измеряйте. 2. В стеклах, не используемых экипажем непосредственно при пилотировании самолета (форточки и др.), выколки, царапины, пузыри не регламентируются по количеству, если при этом другие параметры дефектов не выходят за пределы допусков; — выработка глубиной не более 0,8 мм от окантовки окна; — участки с оптическими искажениями, возникшими в результате устранения дефектов. Общая площадь с оптическими искажениями для стекол пассажирской кабины должна быть не более 15% от площади стекла, для стекол фонаря — не более 5%. 4. Осмотрите лобовое и электрообогреваемое стекла фонаря кабины экипажа. Убедитесь, что нет расслоения, сколов, царапин, отставания токопроводящей пленки стекол и других повреждений.	Повреждения стекол, не превышающие допуски, устраните полировкой, как указано в вып. 26. Стекла с повреждениями, превышающими допуски, и трещинами замените, как указано в вып. 25, ч. 2.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Остекление осматривайте под разными углами в проходящем и отраженном свете. Это облегчает выявление дефектов (особенно сколов и отлипов) по блеску в отраженных лучах. При необходимости используйте подсвет. Допускаются следующие дефекты на лобовом и электрообогреваемых стеклах: — царапины на внешней поверхности стекла в неограниченном количестве, любых размеров; на внутренней поверхности — глубиной до 0,1 мм, шириной не более 0,3 мм, в количестве не более пяти; — выколки на внешней поверхности стекла в неограниченном количестве, любых размеров; на внутренней поверхности — глубиной до 0,5 мм, в количестве не более трех; — отслаивание склеивающего слоя, в том числе в зоне нагревательного элемента, если оно не мешает обзору членам экипажа, а также отсутствует искрение при включении нагревательного элемента и стекло отвечает требованиям по сопротивлению изоляции.	Стекла с повреждениями, превышающими допуски, и трещинами замените, как указано в вып. 25, ч. 2.	
5. Проверьте, нет ли конденсата влаги (запотевания) и загрязнений между стеклами, имеющими резиновые камеры-компенсаторы. Не допускаются загрязнения и конденсат влаги между стеклами.	При обнаружении загрязнений или конденсата влаги между стеклами: — демонтируйте окантовку окна; — снимите поврежденный резиновый компенсатор и заглушку с верхнего штуцера окна; — промойте внутреннюю поверхность остекления водным раствором ЭАФ, приготовленным, как указано в вып. 27 (выполняйте только при наличии загрязнений между стеклами);	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— продуйте внутреннюю поверхность остекления теплым сухим воздухом температурой не более 50°С и сразу наденьте на верхний штуцер окна резиновую заглушку, а на нижний — резиновую камеру-компенсатор. **Примечание.** Допускается вместо продувки отогревать стекло снаружи теплым воздухом температурой не более 50°С до устранения запотевания. При установке компенсатора следите, чтобы он свободно располагался между элементами конструкции (не скручивался), для чего предварительно наполните его воздухом на 0,5 объема; — завяжите заглушку и компенсатор на штуцерах ниткой типа «Маккей»; — установите окантовку на место, как указано в вып. 25, ч. 2. Если резиновый компенсатор остекления был поврежден, то причиной появления	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	конденсата между стеклами явилось нарушение герметичности склейки внешнего и внутреннего стекол. В случае нарушения герметичности склейки стекол, замените остекление, как указано в вып. 25, ч. 2.	
6. Осмотрите в доступных местах резиновые профили (герметизаторы и прокладки) остекления кабин экипажа и пассажиров. Проверьте, нет ли выдавливания, растрескивания резиновых профилей. Не допускается выдавливание, растрескивание резиновых профилей.	При выдавливании или растрескивании резиновых профилей снимите остекление, замените резиновый профиль и установите остекление на место, как указано в вып. 25, ч. 2. **Примечание.** Герметизаторы остекления устанавливайте на клею 88НП.	К
7. Осмотрите валики и окантовки окон штурмана, бортрадиста и кабины пассажиров: 7.1. Проверьте наличие зазоров между валиками окантовок окон бортрадиста, штурмана и остеклением. Зазор между валиками окантовок и внутренними стеклами должен быть 2—5 мм. Трение валика о стекло не допускается.	Устраните трение валика о стекло в следующем порядке: — отверните винты и снимите окантовку с окна; — снимите осторожно, не прилагая большого усилия, с окантовки резиновый валик;	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7.2. Проверьте правильность установки окантовок окон в пассажирской кабине самолета Ан-24 (грузовой кабине самолета Ан-26, кабине операторов самолета Ан-30).	— подрежьте окантовку по окружности со стороны стекла на 2—3 мм в местах, где отсутствовал зазор, выполняя при этом плавные переходы к остальной части окантовки; — подклейте к окантовке резиновый валик, нанеся один слой клея 88НП на валик и два на окантовку, выдержите 2—3 мин. **Примечание.** При наличии на стекле выработки глубиной до 0,8 мм выведите ее, выполняя плавные переходы шириной до 10 мм от границ выработки и отполируйте, как указано в вып. 26. При наличии выработки глубиной более 0,8 мм замените остекление окна; — установите доработанную окантовку на место и закрепите винтами.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Валики окантовок окон пассажирской кабины самолета Ан-24 должны быть плотно прижаты к внутренним стеклам и без перекосов, плотно охватывать окантовки окон. Окантовки должны плотно прилегать к облицовкам панели. Допускается местный зазор между окантовкой окна и облицовкой панели величиной не более 3 мм. Между окантовками окон и внутренними стеклами в грузовой кабине самолета Ан-26 (кабине операторов самолета Ан-30) должен быть зазор 3—5 мм. 8. Уберите стремянку от самолета.	В случае перекоса валика снимите окантовку окна и установите правильно. В случае потери жесткости облицовки панели снимите окантовку, закрепите облицовку контровочной проволокой к прижиму остекления и установите окантовку на место. Деформированную окантовку снимите, выправьте и установите на место. Если зазор между окантовкой и стеклом меньше допустимого, снимите окантовку, подрежьте по окружности на необходимую величину и установите на место.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение № 1).	Лампа переносная ПЛ 36-20; стремянка 24-9012-0; планшет; отвертка ГОСТ 24437—80; линейка измерительная ГОСТ 427—75.	Спирт этиловый, головная фракция (ЭАФ), ОСТ 18-121—80; салфетки х/б ГОСТ 7138—83; мыло детское; паста ВИАМ-2; паста полировочная для оргстекла ТУ 6-01-353—76; паста типа ГОи ТУ 6-18-176—80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4**	На страницах 28—29	
Пункты РО 2.04.01.05, 06, 21	**Осмотр крышек люков радио- и электроотсеков**	Трудоемкость — 0,42 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышки люков радиоотсека и электроотсека:			Т
1.1. Расконтрите плоскогубцами контровку на крышках люков.			
1.2. Откройте по четыре винтовых замка на каждой крышке, отвинтив винты трехгранным ключом.			
1.3. Установите крышки на подпорки в гнезда на фюзеляже.			
2. Осмотрите крышки люков радиоотсека и электроотсека и убедитесь:			Т
— в отсутствии деформированных подпорок;		Деформированные подпорки выпрямите или замените.	
— в целости пружин фиксаторов подпорок;		Поврежденные пружины замените.	
— в отсутствии заедания винтовых замков крышек люков;		В случае заедания винтов промойте их нефрасом, просушите и смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201.	
— в отсутствии трещин на петлях подвески крышек;		Петли, имеющие трещины, замените.	
— в целости и надежности крепления перемычек металлизации. Допускается повреждение перемычек металлизации не более 10% сечения.		При повреждении перемычек металлизации более 10% сечения замените перемычку. Ослабленные болты крепления перемычек металлизации подтяните и покройте эмалью ХВ-16.	
— в отсутствии трещин, вмятин и повреждений ЛКП на обшивке крышек люков;		При наличии трещин или вмятин отремонтируйте крышки, как указано в вып. 26. Нарушенное ЛКП восстановите, как указано в вып. 26.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— в целости и надежности приклейки герметизирующих окантовок крышек.	При повреждении теплозвукоизоляции зашейте порывы и подклейте ее клеем 88НП. Отклеенную резиновую окантовку подклейте клеем 88НП, поврежденную замените.	
3. Промойте нефрасом, протрите чистой сухой ветошью и нанесите тонкий слой внешней смазки ЦИАТИМ-201 на замки и узлы подвески крышек люков.		Т
4. Уберите подпорки и зафиксируйте их скобами на крышке.		Т
5. Закройте крышки люков и заверните трехгранным ключом винты их крепления. Убедитесь в плотности прилегания крышек люков.	При неплотном прилегании выправьте или замените крышку люка.	Т
6. Законтрите проволокой и опломбируйте крышки люков.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—86Е; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; ключ трехгранный для замков крышек радио- и электроотсеков; пломбир ГОСТ 17271—76.	Проволока контровочная КО 0,5 ГОСТ 792—67; пломба трубчатая ОСТ 1 10067—71; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5**	На страницах 30—37	
Пункты РО 2.04.01.10, 11, 21, 43; 2.04.03.08	**Осмотр входной и багажной дверей, крышек грузового люка и люка на шп. № 40. Проверка исправности замков**	Трудоемкость — 2,19 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите грузовой люк: 1.1. Установите стремянку возле грузового люка. 1.2. Осмотрите снаружи крышку грузового люка. Убедитесь, что нет трещин, царапин, вмятин и других повреждений. Защелка рукоятки наружного замка двери должна быть окрашена в красный цвет.		При обнаружении трещин и вмятин на обшивке крышки люка отремонтируйте крышку, как указано в вып. 26. Царапины глубиной до 0,1 мм зачистите пастой ВИАМ-2 и закрасьте. Царапины глубиной более 0,1 мм устраните наложением накладок, как указано в вып. 26.	Т
1.3. Откройте крышку грузового люка, для чего отожмите защелку замка, поверните вверх до упора ручку, толкните от себя крышку и поднимите ее вверх до установки на фиксатор. **Примечание.** При открытии замка штыревой фиксатор ручки должен быть снят.			
1.4. Осмотрите окантовку грузового люка, резиновый профиль герметизации крышки, внутреннюю облицовку крышки. Проверьте плотность прилегания резинового профиля к крышке. Не допускается расслоение и отставание герметика на окантовке, порывы и отставание резинового профиля на крышке. **Примечание.** При замене устанавливайте профиль 26-0260-69, обклеенный тканью. Замену участков профиля выполняйте согласно рис. 23.1.		При отставании резинового профиля подклейте его клеем 88НП. Поврежденный профиль замените. Поврежденную облицовку крышки отремонтируйте установкой накладок или заплат с последующей подкраской.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.5. Осмотрите направляющие рельсы, узлы навески и замок крышки грузового люка. Убедитесь в отсутствии ослабления затяжки винтов крепления, трещин, деформаций и разрушений узлов навески и деталей замка, а также заеданий штырей замка в гнездах. Гайки шаровых опор должны быть законтрены контровочной проволокой КО 0,8 к кронштейнам крышки. Штыревой фиксатор ручки и кронштейн фиксатора должны быть окрашены в красный цвет. 1.6. Проверьте легкость перемещения крышки грузового люка по направляющим рельсам и надежность фиксации в крайнем и промежуточном положениях. Не допускается заедание и выпадение крышки люка из направляющих рельсов при перемещении.	Замените поврежденные штыри или ручку замка. В случае заедания штыри смажьте смазкой ЦИАТИМ-201. Деформированный направляющий рельс отремонтируйте или замените. В случае заеданий крышки при перемещениях проверьте исправность и надежность крепления роликов и при необходимости смажьте оси роликов и направляющие рельсы смазкой ЦИАТИМ-201. При ненадежной фиксации крышки отремонтируйте фиксатор. Неисправный порог отремонтируйте, как указано в в вып. 26.	
1.7. Осмотрите откидной порог грузового люка, убедитесь в отсутствии трещин и деформаций. 1.8. Проверьте наличие и исправность трафаретных надписей на крышке грузового люка. 1.8.1. На внутренней облицовке: «ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ПОЛЕТОМ ФИКСАТОР СНЯТЬ»; «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВВЕРХ ДО УПОРА, КРЫШКУ — ПОТЯНУТЬ НА СЕБЯ, ПОДНЯТЬ ВВЕРХ ДО УСТАНОВКИ НА ФИКСАТОР»; Метки закрытого и открытого положений ручки штыревого замка. 1.8.2. На наружной обшивке: «НАЖАТЬ! РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВВЕРХ ДО УПОРА. КРЫШКУ ТОЛКНУТЬ ВНУТРЬ И ОТЖИМАЯ ОТ СЕБЯ ПОДНЯТЬ ВВЕРХ ДО УСТАНОВКИ НА ФИКСАТОР». 1.9. Проверьте исправность штыревого замка крышки грузового люка: 1.9.1. Убедитесь, что штыревой фиксатор ручки снят, люк закрыт крышкой.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.9.2. Поверните ручку замка вверх до упора, потяните крышку люка на себя и поднимите ее вверх до установки на фиксатор.		
1.9.3. Поворачивая ручку, убедитесь в отсутствии заедания фиксирующих штырей.	При заедании штырей смажьте их смазкой ЦИАТИМ-201.	
1.9.4. Приподняв крышку люка вверх, откройте фиксатор в направляющем рельсе и опустите крышку люка вниз.		
1.9.5. Отведите вверх ручку штыревого замка, установите крышку в проем грузового люка и зафиксируйте штыревым замком, повернув ручку замка вниз до отказа. В закрытом положении крышка люка должна надежно удерживаться в проеме механизмом замка.		
1.9.6. Застопорите внутреннюю ручку замка штыревым фиксатором.		
1.9.7. Убедитесь, что при застопоренном положении наружная ручка замка поворачивается не на полный ход и не открывает замка, а в расстопоренном положении замок свободно открывается снаружи.		
1.10. Промойте нефрасом, протрите чистой сухой ветошью и нанесите тонкий слой внешней смазки ЦИАТИМ-201 на штыри, рельсы, оси роликов и механизм замка крышки грузолюка. Излишки смазки удалите ветошью.		
1.11. Уберите стремянку.		
2. Осмотрите двери заднего багажного помещения:		Т
2.1. Установите стремянку возле багажной двери.		
2.2. Осмотрите наружную обшивку багажной двери и убедитесь в отсутствии повреждений.	Повреждения на наружной обшивке устраните аналогично устранению повреждений как на крышке грузолюка.	
2.3. Откройте изнутри багажную дверь, для чего снимите штыревой фиксатор ручки замка (на недоработанной двери установите стопор ручки замка в положение «РАСФИКСИРОВАНО»), поверните ручку замка вниз до упора, потяните дверь на себя, сдвиньте ее назад и закрепите тягой фиксации двери.		
2.4. Осмотрите порог багажной двери и убедитесь, что он не имеет повреждений и надежно фиксируется к кронштейнам на полу.	Поломанный порог отремонтируйте или замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.5. Осмотрите внутреннюю облицовку багажной двери, окантовку проема двери, узлы навески и механизм перемещения. Проверьте целость окантовок двери и ее проема, роликов, направляющего рельса, кронштейнов навески двери, фиксаторов каретки и перемычек металлизации. Наружные части фиксаторов ручки и кареток должны быть окрашены в красный цвет. 2.6. Осмотрите резиновый профиль 24-0370-206 герметизации двери. Убедитесь, что нет порывов и отклеивания профиля. 2.7. Отсоедините тягу фиксации двери от кронштейна пола и переместите дверь по направляющему рельсу. Дверь должна перемещаться свободно, без заеданий. 2.8. Проверьте наличие и исправность трафаретных надписей на багажной двери: 2.8.1. На внутренней облицовке: меток закрытого и открытого положений ручки штыревого замка; «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВНИЗ ДО УПОРА, ПОТЯНУТЬ ДВЕРЬ НА СЕБЯ, РУЧКУ ВЕРНУТЬ В ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, ДВЕРЬ СДВИНУТЬ НАЗАД». 2.8.2. На наружной обшивке: «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВНИЗ ДО УПОРА, ДВЕРЬ ТОЛКНУТЬ ОТ СЕБЯ, РУЧКУ ВЕРНУТЬ В ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, ДВЕРЬ СДВИНУТЬ НАЗАД». меток открытого и закрытого положений ручки штыревого замка.	Поврежденную облицовку отремонтируйте установкой накладок или заплат с последующей подкраской. Замените кронштейны, имеющие трещины или деформации. Неисправный направляющий рельс отремонтируйте или замените. Замените перемычки металлизации, имеющие порывы более 10 % сечения. При отставании профиля герметизации от окантовки подклейте его клеем 88НП. Замените поврежденные участки профиля герметизации. В случае заедания двери выясните причину и устраните неисправность.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.9. Проверьте исправность штыревого замка двери заднего багажного помещения: 2.9.1. Убедитесь, что штыревой фиксатор ручки замка снят (на недоработанной двери стопор ручки замка находится в положении «РАСФИКСИРОВАНО», дверь закрыта). 2.9.2. Поверните ручку замка вниз до упора, потяните дверь на себя и после того, как она выйдет из проема и станет на фиксаторы кареток, сдвиньте ее назад. Ручка замка должна поворачиваться свободно, без заеданий фиксирующих штырей.	В случае заеданий штырей смажьте их смазкой ЦИАТИМ-201.	
2.9.3. Сдвиньте дверь вперед и снимите ее с фиксаторов на механизме кареток. 2.9.4. Отожмите дверь от себя в проем и закройте замок, повернув ручку замка вверх до упора. Дверь должна надежно удерживаться в проеме механизмом замка. 2.9.5. Проверьте легкость открытия и закрытия багажной двери снаружи. 2.9.6. Застопорите внутреннюю ручку замка штыревым фиксатором (на недоработанной двери установите стопор ручки замка в положение «ЗАФИКСИРОВАНО»). Стопор ручки не должен иметь заеданий. При застопоренной внутренней ручке замок двери заднего багажного помещения снаружи не должен открываться. **ВНИМАНИЕ! ЗАПРЕЩАЕТСЯ** ПРИЛАГАТЬ БОЛЬШИЕ УСИЛИЯ ДЛЯ ПОВОРОТА РУЧКИ ШТЫРЕВОГО ЗАМКА ДВЕРИ ПРИ ЕЕ ЗАСТОПОРЕНИИ.	При заедании стопора разберите его и устраните неисправность.	
2.10. Промойте нефрасом, протрите чистой сухой ветошью и нанесите тонкий слой внешней смазки ЦИАТИМ-201 на подшипники кареток багажной двери, подшипники верхнего и нижнего водил. 2.11. Уберите стремянку. 3. Осмотрите входную дверь: 3.1. Установите стремянку возле входной двери. 3.2. Осмотрите наружную обшивку входной двери и убедитесь в отсутствии трещин, царапин, вмятин и других повреждений.	Повреждения на наружной обшивке устраните аналогично	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	устранению повреждений на крышке грузолюка.	
3.3. Откройте снаружи входную дверь, для чего поверните ручку вниз до упора, отожмите дверь от себя, откройте заслонку лючка на двери и сдвиньте дверь назад. 3.4. Осмотрите внутреннюю облицовку двери, окантовку проема двери, резиновый профиль герметизации, узлы навески, перемычку металлизации (на Ан-24 до сер. № 2201) и механизм перемещения двери. Убедитесь в целости кулисного механизма перемещения двери, роликов, направляющих рельсов, кронштейнов навески двери; в наличии резиновых накладок на переднем и заднем упорах кареток двери (шп. № 31 и 34) и нижнем кронштейне двери, упирающемся в трубу навески двери.	Отклеенный профиль герметизации и резиновые накладки подклейте клеем 88НП. Поврежденные участки профиля замените, как указано в п. 1.4. Поврежденную облицовку отремонтируйте установкой накладок или заплат с последующей подкраской. Неисправные детали отремонтируйте или замените.	
3.5. Переместите дверь по направляющим рельсам. Дверь должна перемещаться свободно, без заеданий и в крайнем открытом положении фиксироваться педалью. 3.6. Проверьте наличие и исправность трафаретных надписей на входной двери: 3.6.1. На внутренней облицовке: меток закрытого и открытого положений ручки штыревого замка; «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВНИЗ ДО УПОРА, ПОТЯНУТЬ ДВЕРЬ НА СЕБЯ, РУЧКУ ВЕРНУТЬ В ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, ДВЕРЬ СДВИНУТЬ НАЗАД». 3.6.2. На наружной обшивке: «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВНИЗ ДО УПОРА, ДВЕРЬ ТОЛКНУТЬ ОТ СЕБЯ, РУЧКУ ВЕРНУТЬ В ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, ДВЕРЬ СДВИНУТЬ НАЗАД». меток открытого и закрытого положений ручки штыревого замка. 3.7. Проверьте исправность штыревого замка входной двери: 3.7.1. Закройте входную дверь снаружи, для чего сдвиньте ее вперед и потяните	В случае заедания двери выясните причину и устраните неисправность.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
на себя в проем, установите ручку замка в горизонтальное положение. Проверьте надежность закрытия двери, нажимая рукой на дверь в сторону ее открытия. Фиксирующие штыри должны свободно, без заеданий, входить в гнезда проема двери. Дверь должна надежно удерживаться в проеме механизмом замка.	При заедании фиксирующих штырей смажьте их смазкой ЦИАТИМ-201.	
3.7.2. Вставьте ключ в прорезь замка и поверните его против часовой стрелки. Рукоятка замка должна свободно проворачиваться в обе стороны. 3.7.3. Поверните ключ в прорези замка входной двери по часовой стрелке. 3.7.4. Поверните рукоятку замка двери вниз и откройте дверь. Допускается первоначальное проворачивание ручки на угол до 360°. 3.7.5. Проверьте надежность закрытия входной двери изнутри самолета. 3.8. Промойте нефрасом, протрите чистой сухой ветошью и нанесите тонкий слой внешней смазки ЦИАТИМ-201 на подшипники и оси роликов входной двери, подвижные сочленения водил, каретки и оси роликов откатки бортовой лестницы, механизм фиксации перил. 3.9. Уберите стремянку от самолета.		
4. Осмотрите крышку люка на шп. № 40: 4.1. Расконтрите ручку люка, нажмите головку фиксатора ручки с надписью «НАЖМИ», поверните ручку и откройте крышку люка.		Т
4.2. Осмотрите с подсветом крышку люка, его проем, узлы навески, резиновый профиль герметизации и убедитесь в отсутствии на них повреждений.	При отставании резинового профиля подклейте его клеем 88НП. Поврежденный профиль ПР-203-2 замените. Замените перемычки металлизации, имеющие повреждения более 10% сечения. При наличии трещин и вмятин отремонтируйте крышку люка, как указано в вып. 26.	
4.3. Проверьте легкость хода защелки крышки люка. Замок крышки люка должен закрываться свободно, без заеданий и надежно фиксироваться в закрытом положении штырем с головкой «НАЖМИ».	Неисправный замок отремонтируйте.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.4. Промойте нефрасом, протрите чистой ветошью оси узлов навески и замок на крышке люка, смажьте их маслом МК-8 с помощью шприца (без разборки деталей). Излишки масла удалите ветошью. 4.5. Закройте крышку люка на шп. № 40 и законтрите ручку контровочной проволокой КО 0,5 с трубчатой пломбой.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Пломбир ГОСТ 17271—76; лампа переносная ПЛ36-20; стремянка А38-0100-0; кисточка волосяная ГОСТ 10597—80.	Проволока КО 0,5 ГОСТ 792—67; пломба трубчатая из мягкого алюминиевого сплава; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6**	На страницах 38—39	
Пункты РО 2.04.01.10, 11, 21	**Осмотр входной двери и проверка исправности ее замка**	Трудоемкость — 0,28 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку возле входной двери. 2. Осмотрите снаружи входную дверь. Убедитесь, что нет трещин, царапин, вмятин и других повреждений.		При обнаружении трещин и вмятин на обшивке двери отремонтируйте дверь, как указано в вып. 26. Царапины глубиной до 0,1 мм зачистите пастой ВИАМ-2 и закрасьте. Царапины глубиной более 0,1 мм устраните наложением накладок, как указано в вып. 26.	Т
3. Откройте снаружи входную дверь, для чего поверните ручку вниз до упора и толкните дверь от себя.			Т
4. Осмотрите внутреннюю обшивку двери, окантовку проема двери, резиновый профиль герметизации, узлы навески двери и перемычку металлизации. Убедитесь в их исправности и отсутствии повреждений.		Отклеенный профиль герметизации подклейте клеем 88НП. Неисправные детали отремонтируйте или замените. Нарушенное ЛКП восстановите, как указано в вып. 26.	Т
5. Проверьте наличие и исправность трафаретных надписей на входной двери: 5.1. На внутренней облицовке: «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВНИЗ ДО УПОРА, ДВЕРЬ ПОТЯНУТЬ НА СЕБЯ»; меток закрытого и открытого положений ручки штыревого замка. 5.2. На наружной обшивке: «РУЧКУ ПОВЕРНУТЬ ВНИЗ ДО УПОРА, ДВЕРЬ ТОЛКНУТЬ ОТ СЕБЯ».			Т
6. Проверьте исправность штыревого замка. 6.1. Закройте снаружи входную дверь.			Т

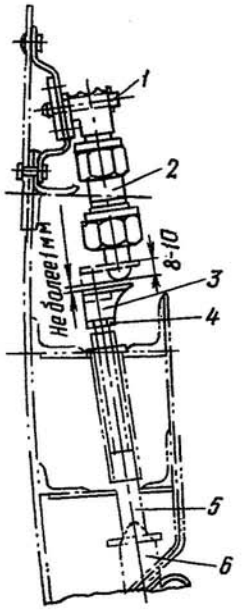
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Фиксирующие штыри должны свободно, без заеданий, входить в гнезда проема двери. Дверь должна надежно удерживаться в проеме механизмом замка. 6.2. Вставьте ключ в прорезь замка и поверните его против часовой стрелки. Рукоятка замка должна свободно проворачиваться в обе стороны. 6.3. Поверните ключ в прорези замка входной двери по часовой стрелке. 6.4. Поверните рукоятку замка вниз и откройте дверь. Допускается первоначальное проворачивание ручки на угол 360°. 6.5. Проверьте надежность закрытия входной двери изнутри самолета. 7. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем, чистой сухой ветошью узлы навески входной двери. 8. Нанесите снаружи тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на оси узлов навески входной двери. Излишки смазки удалите ветошью. 9. Уберите стремянку от самолета.	При заедании фиксирующих штырей смажьте их смазкой ЦИАТИМ-201.	 Т Т Т

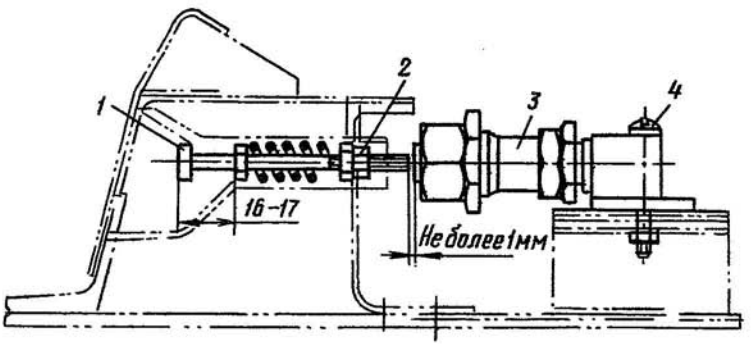
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка А38-0100-0; кисточка волосяная ГОСТ 10597—80.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7**	На страницах 40—44	
Пункт РО 2.04.01.11	**Проверка исправности сигнализации закрытого положения дверей и люков**	Трудоемкость — 0,31 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Закройте двери и люки: 1.1. На самолетах Ан-24 — крышку грузового люка, входную и багажную двери, крышку люка на шп. № 40. 1.2. На самолетах Ан-26 — входную дверь и рампу грузового люка. 1.3. На самолетах Ан-30 — крышку грузового люка, входную дверь и крышку люка на шп. № 40.			Т
2. Снимите с замков все штыревые фиксаторы дверей и крышек люков и установите их в соответствующие гнезда на панели фиксаторов (работу выполняет техник по АиРЭО). **Примечание.** На самолетах Ан-24 панель фиксаторов устанавливается с серии 45-01 (24-01).			Т
3. Включите сигнализацию открытого положения дверей и люков переключателем, расположенным на щите АЗС в кабине экипажа, проверьте исправность сигнализации (работу выполняет техник по АиРЭО). При закрытом положении дверей и люков и установленных в свои гнезда на панели фиксаторах не должен гореть красный светосигнализатор «ДВЕРИ И ЛЮКИ ОТКРЫТЫ. ФИКСАТОРЫ НЕ СНЯТЫ» на средней панели приборной доски пилотов.		В случае неисправности сигнализации закрытого положения дверей и люков нажмите кнопку «КОНТРОЛЬ» на панели раздельной сигнализации (на верхнем электрощитке) и по загоранию соответствующего светосигнализатора определите дверь или люк, где имеется неисправность. Если горит светосигнализатор грузового люка (на самолетах Ан-24, Ан-30), а крышка люка надежно закрыта, проверьте исправность и регулировку сигнализатора, для чего: — отвинтите винты и сними-	Т

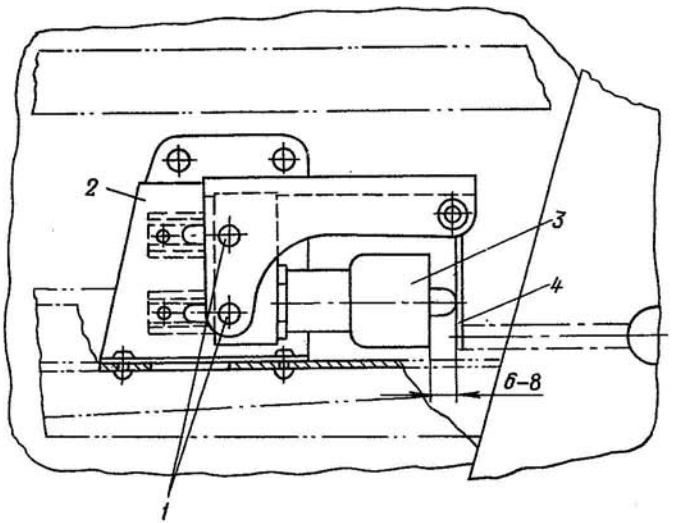
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 7.1. Установка сигнализатора крышки переднего грузового люка: *1* — винт; *2* — концевой выключатель; *3* — пята; *4* — гайка; *5* — шток толкателя; *6* — штырь замка	те крышку люка у шп. № 9 над проемом грузового люка; — измерьте штангенциркулем ход штока концевого выключателя *2* (рис. 7.1) при закрытии замка. Ход штока должен быть 8 — 10 мм. Концевой выключатель *2* должен срабатывать при ходе штока на величину не более 2 мм; — ослабьте затяжку винтов *1* и передвиньте выключатель *2* в пазах соосно штоку *5* толкателя до соприкосновения штока концевого выключателя *2* с пятой *3*. Зазор между штоком выключателя *2* и пятой *3* должен быть 0 — 1 мм; — затяните винты *2;* — установите на место крышку люка у шп. № 9 над проемом грузового люка и закрепите ее винтами. Если горит светосигнализатор двери заднего багажника (Ан-24) или входной двери, а дверь надежно закрыта, проверьте исправность и регулировку сигнализатора, для чего: — отвинтите винты и сни-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 7.2. Установка сигнализатора входной и задней багажной дверей: *1* — шток толкателя; *2* — гайка; *3* — концевой выключатель; *4* — винт	мите крышку люка на внутренней обшивке фюзеляжа возле заднего штыревого замка двери; — ослабьте затяжку винтов *4* (рис. 7.2) и сдвиньте против полета концевой выключатель *3*; — отжимая и отпуская шток *1* толкателя (при открытой двери), измерьте штангенциркулем расстояние от задней стенки гнезда до головки штока *1*. Головка штока в свободном состоянии должна находиться на расстоянии 16 — 17 мм от задней стенки гнезда; для самолетов Ан-24 до серии 45-01 (24-01) — на расстоянии 15 — 20 мм. При необходимости отрегулируйте положение штока *1* толкателя вращением гайки *2*; — передвиньте в пазах концевой выключатель *3* соосно штоку *1* толкателя до соприкосновения штока выключателя *3* с толкателем. Между штоком выключателя *3* и штоком *1* толкателя должен быть зазор 0 — 1 мм.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 7.3. Установка сигнализатора крышки люка на шп. № 40: *1* — винт; *2* — кронштейн; *3* — концевой выключатель; *4* — серьга рычага	Если регулировка не обеспечивается перемещением выключателя *3*, установите шток *1* измененной длины; — закрепите выключатель *3* винтами *4*; — проверьте исправность выключателя *3*. Выключатель должен срабатывать при ходе штока на величину не более 3 мм. На самолетах Ан-24 с серии 45-01 (24-01) после срабатывания выключателя ход штока должен быть не менее 6 мм при полном выдвижении штырей замка; — установите на место крышку люка на внутренней обшивке фюзеляжа и закрепите ее винтами. Если горит светосигнализатор люка на шп. № 40 (Ан-24, Ан-30), а крышка люка надежно закрыта, отрегулируйте сигнализатор, для чего: — отвинтите винты и снимите крышку люка на внутренней обшивке шп. № 40 справа от замка; — ослабьте затяжку винтов *1* (рис. 7.3);	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— переместите выключатель *3* в пазах кронштейна *2* так, чтобы при закрытом замке крышки люка расстояние между корпусом выключателя *3* и вертикально расположенной серьгой рычага *4* (выступание штока выключателя *3*) было равно 6 — 8 мм; — завинтите винты *1*; — установите на место крышку люка на обшивке шп. № 40 и закрепите ее винтами. Если отказ сигнализации вызван неисправностью электрооборудования, вызовите техника по АиРЭО для устранения дефекта.	

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 7236—73.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8**	На странице 45
Пункты РО 2.04.01.12, 13	**Очистка направляющих рельсов входной двери и бортовой лестницы. Прочистка дренажей водосборников входной и багажной дверей**	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от грязи и посторонних предметов направляющие рельсы входной двери и бортовой лестницы. Грязь удаляйте губкой, смоченной мыльным раствором, масляные загрязнения — ветошью, смоченной нефрасом.		Т
2. Извлеките заглушки из водосборников входной и багажной дверей.		Т
3. Продуйте изнутри самолета сжатым воздухом давлением 0,3 — 0,5 МПа (3 — 5 кгс/см^2) дренажные трубки отвода воды из направляющего рельса входной двери и водосборника багажной двери.		Т
4. Установите заглушки в водосборники багажной и входной дверей. Заглушки должны быть закреплены металлическими цепочками.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Баллон 40-150У ГОСТ 949 — 73 для сжатого воздуха с редуктором специальным типа РС-250-58, ТУ 26-0,5-188—69.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9**	На страницах 46—47	
Пункты РО 2.04.01.14, 43	**Осмотр бортовой лестницы**	Трудоемкость — 0,35 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите бортовую лестницу самолета Ан-24 (Ан-30); 1.1. Откройте фиксатор и опустите на землю бортовую лестницу. 1.2. Осмотрите бортовую лестницу и проверьте исправность ее деталей. Убедитесь в отсутствии разрушений осей колес; порыва тросов; спадания коушей тросов; ослабления и заедания пружин механизма расфиксации поворота трапа в кабине; ослабления заклепок; трещин и выработки кронштейнов; трещин настилов, износа шипов; нарушений контровки. 1.3. Проверьте работу механизмов складывания, откатывания и поворота бортовой лестницы. Убедитесь в надежной работе фиксаторов. Не допускается складывание перил лестницы при покачивании их рукой. 1.4. Промойте нефрасом и протрите чистой сухой ветошью подвижные сочленения, каретки и оси роликов откатки бортовой лестницы, механизм фиксации перил лестницы. 1.5. Нанесите тонкий слой внешней смазки ЦИАТИМ-201 на подвижные соединения водил, каретки и оси роликов откатки лестницы, механизм фиксации перил лестницы. Излишки смазки удалите ветошью.		В случае износа шипов на настилах ступенек бортовой лестницы до высоты менее 1,5 мм на площади более 25% от площади настила замените настил на новый, изготовленный из листа с литыми шипами из Д16АТ л. 1,5 типа 26-0322-300-703, используемого для панелей пола самолета Ан-26. Новый настил крепите трубчатыми заклепками 3610А-5-35 по имеющимся отверстиям в трубах бортовой лестницы. Неисправные детали отремонтируйте или замените. Ремонт лестницы выполняйте, как указано в вып. 26. При ослаблении крепления трапа к узлам пола закрепите трап, заменив изношенные детали.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. Осмотрите бортовую лестницу самолета Ан-26: 2.1. Осмотрите бортовую лестницу и убедитесь в отсутствии ее повреждений. Проверьте исправность защелок. 2.2. Осмотрите кронштейны навески бортовой лестницы. Убедитесь в отсутствии на них повреждений и ослаблений крепления. Проверьте исправность защелок на кронштейхнах навески.	Неисправную лестницу отремонтируйте. Поврежденные кронштейны замените. Ослабленное крепление восстановите.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267 — 74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10**	На страницах 48—50	
Пункты РО 2.04.01.15, 17	**Осмотр элементов конструкции каркаса пола и фюзеляжа под полом**	Трудоемкость — 1,73 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой винты и снимите панель пола в кабине экипажа под креслом бортмеханика между шп. № 5 — 6.			Т
2. Откройте отверткой замки и снимите легкосъемные панели пола в центральном проходе пассажирской кабины самолета Ан-24, центральные и задние боковые легкосъемные панели пола в грузовой кабине самолета Ан-26, легкосъемные панели пола между шп. № 7 — 33 в кабине операторов самолета Ан-30.			Т
3. Удалите грязь, влагу и лед под полами с помощью ветоши, пылесоса и наземного подогревателя. Температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80°С.			Т
Примечание. При обнаружении под полами льда дополнительно снимите панели пола, указанные в ТК № 104.			
4. Осмотрите с подсветом и поворотным зеркалом продольные балки крепления замка выпущенного положения передней стойки шасси между шп. № 4 — 6. Проверьте, нет ли трещин и ослабления заклепок крепления к обшивке фюзеляжа, коррозии. Не допускаются трещины на балках.		При обнаружении трещины на балке балку замените, как указано в вып. 26. Ослабленные заклепки подтяните или замените на заклепки следующего по диаметру размера без зенковки отверстий под головки заклепок.	Т
5. Осмотрите с подсветом и поворотным зеркалом элементы конструкции пола и фюзеляжа, подпольное пространство и профили крепления оборудования, установленного под полами. Особое внимание при осмотре обратите на район туалета. Убедитесь, что нет коррозионных и механических повреждений, нарушения ЛКП.		При обнаружении разрушения ЛКП, анодной пленки, металла и отслаивания клеевых валиков и герметика вскройте всю зону неметалли-	Т

2.5 Стор. 49, колонка 1, внести новий п. 5а. (ДААТ № 33/09.06.99 г.).

"5а. Проверьте вихретоковым методом обшивку после удаления продуктов коррозии в местах выборки в зоне ранее выявленных коррозионных поражений и полноту выборки вновь выявленных коррозионных повреждений:

- по периметру выборки (зоны удаления) коррозии, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от границы выборки по обе стороны от нее (см.рис 1.1);

- внутри зоны выборки, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 2-3 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. рис. 1.1)

Убедитесь в отсутствии трещин".

2.6 Стор. 49 колонка 2, проти п. 5а внести текст:

"Трещины устраните установкой накладок как указано в вып. 26".

2.7 Стор. 49, колонка 3, проти п. 5а поставити букву "И".

4.4. На стр. 48, в ТК № 10 в первой строке сверху в тексте пункта 5 и на стр. 267, в ТК № 77 в первой строке сверху в тексте пункта 2 словосочетание "в доступных местах" - изъять.

4.5. На стр. 48, в ТК № 10 пункт 5 дополнить:

- в колонке 1 в конце пункта с новой строки ввести текст: "Проверьте вихретоковым методом места выборки в зоне ранее выявленных коррозионных поражений обшивки и полноту выборки вновь выявленных коррозионных поражений обшивки, после удаления продуктов коррозии:

- по периметру выборки (зоны удаления) коррозии, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от границы выборки по обе стороны от нее (см. Рис. 1.1);

- внутри зоны выборки, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 2-3 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. Рис. 1.1)."

В колонке 2 напротив этого абзаца ввести текст: "Трещины устраните установкой накладок, как указанно в Выпуске 26". **(ФС ВТА № 25.1.6-265/15.12.99).**

В колонке 3 букву "Т" напротив пункта 5 заменить на букву "И".

4.6. На стр. 50, в ТК № 10 в колонку "Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)" через запятую записать: "токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А, датчик типа "Карандаш", а в колонку "Инструмент и приспособления" через запятую записать "мягкий карандаш 2М-4М".

2.8 Стор. 50, колонку "Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)" доповнити:
"токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А, датчик типа "Карандаш".

2.9 Стор. 50, колонку "Инструмент и приспособления" доповнити:
"мягкий карандаш 2М-4М".

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ческими ножами, расчистите неметаллическими шпателями и удалите отслоившееся покрытие, клеевые валики и герметик на 30 — 50 мм во все стороны от пораженного участка. Продукты коррозии удалите жесткими волосяными щетками или шлифовальной шкуркой № 5, 6 с заходом на прилегающие участки на 5 — 10 мм. Измерьте глубину повреждения. Если глубина повреждения не превышает 0,15 мм, восстановите защитное покрытие, как указано в вып. 26, разд. 19. Если глубина повреждений более 0,15 мм, перед восстановлением защитного покрытия отремонтируйте поврежденные участки согласно вып. 26. разд. 3.	
6. Осмотрите панели пола и убедитесь, что они не имеют повреждений.	Поврежденные панели отремонтируйте установкой накладок.	Т
7. Установите на место все снятые панели пола и закрепите их винтами и замками.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение № 1).	Лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437 — 80; пылесос электрический бытовой; ведро вместимостью 8 — 10 л; зеркало поворотное 24-9020-800.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80; мыло жидкое техническое РСТ РСФСР 390—78; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82.

Приложение
к Указанию ГС ГА от "05" 09 2001 г. № 24.10-213ГА

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10 а**	На страницах 48, 49	
Пункт РО 2.04.01.17	**Осмотр продольных балок крепления замка выпущенного положения передней опоры шасси самолета**	Трудоемкость – 0,5 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. В кабине экипажа снимите центральные панели пола между шп. № 5-7.			Т
2. Осмотрите и убедитесь в отсутствии мусора и грязи в районе расположения продольных балок крепления замка выпущенного положения передней опоры шасси самолета от шп. № 4 до шп. № 7.		Мусор и грязь удалите с помощью ветоши и пылесоса.	Т
3. Осмотрите с подсветом поворотным зеркалом продольные балки крепления замка между шп. № 4-6. Проверьте, нет ли трещин балок, ослабления заклепок крепления балок к обшивке фюзеляжа. Трещины на балках не допускаются.		При обнаружении трещин на балке балку замените, как указано в ТУ Выпуск 26. Ослабленные заклепки подтяните или замените на заклепки следующего по диаметру размера без зенковки отверстий под головки заклепок.	И
4. Осмотрите снятые панели пола и убедитесь в их исправности.		Поврежденные панели отремонтируйте, как указано в ТУ Выпуск 26.	Т
5. Установите панели пола на место, закрепив их винтами.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10 а

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение № 1).	Лампа переносная ПЛ 36-20; отвертка ГОСТ 24437-80; пылесос электрический *бытовой; ведро на 8-10 л; зеркало поворотное* 24-9020-800.	Нефрас – С50/170 ГОСТ 8505-80; мыло жидкое техническое РСТ РСФСР 390-78; *ветошь обтирочная* ТУ 63-178-77-82; салфетки х/б ГОСТ 7138-73.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11**	На страницах 51—52	
Пункт РО 2.04.01.15	**Осмотр и очистка дренажных отверстий и сливных клапанов**	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите дренажные отверстия фюзеляжа, подфюзеляжных гребней и убедитесь в их чистоте. Если в дренажном отверстии установлена трубчатая заклепка, убедитесь в отсутствии ее ослабления. Зона вокруг дренажного отверстия диаметром 30 мм должна быть окрашена в красный цвет.		В случае засорения отверстий, прочистите их шомполом диаметром 4 — 5 мм из дерева или пластмассы. В случае замерзания отверстий в зимнее время отогрейте их теплым воздухом температурой не более 80 °С от наземного подогревателя. Нарушенное ЛКП восстановите, как указано в вып. 26. Ослабленную заклепку подтяните или замените.	Т
2. Проверьте исправность клапанов слива влаги из подпольного пространства, расположенных в районе шп. № 11, 13, 25 и 30 (на самолетах Ан-24), шп. № 7, 18, 25, 29, 31 (на самолетах Ан-26), шп. № 13, 15, 16, 27 (на самолетах Ан-30). Убедитесь в чистоте сливных отверстий клапанов. Для открытия клапана нажмите на шлиц на окрашенном в красный цвет в торце клапана и поверните клапан шлицем перпендикулярно продольной оси самолета. Для закрытия клапана нажмите на шлиц и разверните его параллельно продольной оси самолета. Убедитесь в закрытии клапана и прилегании резины по периметру. Для слива конденсата из клапана, расположенного в районе шп. № 27 на самолете Ан-30, предварительно откройте крышку фотолюков № 1, 2, 3.		При засорении сливных клапанов прочистите их отверстия деревянной или пластмассовой палочкой диаметром 2 — 3 мм. При замерзании влаги отогрейте клапаны теплым воздухом (температурой не более 80 °С на выходе из подогревателя) изнутри фюзеляжа при открытых панелях пола.	Т
3. На самолетах Ан-26, имеющих лючок на обтекателе редуктора гидропривода рампы, вывинтите винты и снимите лючок, удалите грязь и продукты коррозии			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
с обтекателя и корпуса редуктора, установите лючок на место и закрепите его винтами. 4. На самолетах Ан-30, при открытой крышке фотолюков № 1, 2, 3, отверните ключом заглушку, слейте конденсат из сливной трубки, расположенной в обтекателе фотолюков, установите заглушку на место и заверните ключом.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; лампа переносная ПЛ36-20.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12**	На страницах 53—54	
Пункт РО 2.04.01.16	**Осмотр дренажных мачт**	Трудоемкость — 0,76 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку возле крыла.			Т
2. Отверните торцовым ключом S=10 гайку и снимите обтекатель дренажной мачты.			Т
3. Отверните ключом S=10 две гайки и снимите патрубок дренажной мачты.			Т
4. Аналогично снимите обтекатель и патрубок второй дренажной мачты.			Т
5. Осмотрите дренажные трубы мачт. Убедитесь в чистоте дренажных окон на трубах и отсутствии льда и снега.		При наличии льда и снега подогрейте снаружи теплым воздухом и продуйте дренажные трубы и вакуумные (обратные) клапаны. Температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80 °С, давление воздуха для продувки — не более 0,2 МПа (2 кгс/см^2).	Т
На самолетах Ан-26, Ан-30, имеющих защиту передних кромок дренажных мачт герметиком, проверьте состояние герметика.		Восстановите поврежденный слой герметика ВИТЭФ-1 до толщины 1,5 — 2,0 мм.	
6. Осмотрите резиновые уплотнительные кольца на патрубках и убедитесь в отсутствии на них повреждений.		Поврежденные резиновые кольца замените.	Т
7. Установите на место патрубки, наденьте на шпильки шайбы и закрепите самоконтрящимися гайками.			Т
8. Установите на место обтекатели дренажных мачт, наденьте на шпильки шайбы и закрепите самоконтрящимися гайками.			Т
9. Уберите стремянку.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка А38-1400-0; вороток шарнирный 24-9020-170; головка S-10, 24-9020-750-3; ключ S=10×12, 64400/002; баллон для воздуха 40-150У ГОСТ 949—73 с редуктором специальным воздушным типа РС-250-58 ТУ 26-05-188—69; подогреватели МП-85 (МП-300).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13**	На страницах 55—57	
Пункты РО 2.04.01.18—21	**Осмотр выдвижных форточек фонаря кабины экипажа**	Трудоемкость — 0,86 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте выдвижные форточки фонаря кабины экипажа: 1.1. Отвинтите зажим. 1.2. Нажмите на стопор «НАЖМИ», фиксирующий рукоятку форточки в закрытом положении, и отведите рукоятку вверх. При нажатии стопор должен расфиксировать рукоятку. 1.3. Отведите форточку по направляющим рельсам в крайнее заднее положение. 1.4. Аналогично откройте вторую форточку.		Неисправный стопор замените.	Т
2. Осмотрите выдвижные форточки, направляющие рельсы, прижимы, ролики. Проверьте, нет ли трещин, разрушения рельсов, кронштейнов их крепления, резиновых упоров и роликов. На прижимах должны быть трафареты закрытого и открытого положений зажима.		Поломанные ролики замените. Поломанные направляющие рельсы отремонтируйте. Непригодные резиновые упоры замените. При ослаблении крепления кронштейнов подтяните винты их крепления. Поврежденный трафарет восстановите.	Т
3. Осмотрите герметизацию форточки. Убедитесь, что нет порывов, расслоения резинового профиля герметизации, а также отставания его от окантовки форточки.		При порывах и расслоении замените профиль герметизации. При отставании профиля подклейте его клеем 88НП.	Т
4. Проверьте исправность рукоятки открытия форточки. Убедитесь в надежности ее крепления, целости пружины стопора «НАЖМИ» и отсутствии трещин на кронштейне крепления рукоятки.		При ослаблении крепления рукоятки на кронштейне подтяните гайку крепления и закерните. При поломках или трещинах замените кронштейн.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Неисправную, потерявшую упругость пружину замените.	
5. Закройте форточку, для чего отодвиньте ее по направляющим рельсам в крайнее переднее положение и отожмите от себя, заведите рукоятку форточки в паз и поверните вниз. Завинтите зажим.		Т
6. Снимите резиновую трубочку и прочистите проволокой диаметром 2 мм дренажную трубку отвода конденсата из форточки фонаря со стороны кабины экипажа и с внешней стороны фюзеляжа.		Т
7. После прочистки продуйте дренажную трубку сжатым воздухом, давлением не более 0,2 МПа (2 кгс/см^2).		Т
8. Присоедините резиновую трубку к дренажной.		Т
9. Залейте в водосборник 0,25 стакана воды и убедитесь в надежности стока.		Т
10. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем чистой сухой ветошью и смажьте снаружи тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 направляющие рельсы, оси роликов, замки и резьбовые части зажимов форточек. Излишки смазки удалите ветошью.		Т
11. Проверьте работу механизмов форточек кабины экипажа, для чего откройте форточки, переместите их в крайнее заднее положение и обратно, закройте форточки и зафиксируйте их прижимами.		Т
Форточка должна передвигаться по направляющим рельсам без заеданий.	При заедании форточки в направляющих рельсах проверьте крепление роликов и при необходимости смажьте оси роликов смазкой ЦИАТИМ-201.	
Стопор «НАЖМИ» должен надежно фиксировать рукоятку.	Неисправный стопор замените.	
12. Закройте форточки, для чего переведите форточку по направляющим рельсам в переднее положение и закройте ее, заведя наконечник рукоятки в паз и повернув рукоятку в горизонтальное положение; завинтите зажим.		Т
13. Убедитесь в правильности установки форточки.	Правильность установки форточки регулируйте следующим образом:	Т
Зазор между кромкой проема каркаса фонаря и наружной рамой форточки должен быть по всему периметру постоянным — 2 мм.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— отвинтите гайки на осях нижних роликов; — вставьте в проем форточку с постоянным зазором, указанным в ТТ (проверяется наружным измерением); — зафиксируйте форточку, затянув гайки роликов до упора в нижний рельс.	

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособление	Расходуемые материалы
	Зеркало поворотное 24-9020-800; стремянка 24-9002-500; баллон для воздуха 40-150У ГОСТ 949—73 с редуктором специальным воздушным типа РС-250-58 ТУ 26-05-188—69; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; штангенциркуль ШЦ-1, ГОСТ 166—80.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14**	На странице 58
Пункт РО 2.04.01.22	**Осмотр воздухозаборников дренажа топливных баков**	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянки в районе воздухозаборников дренажа топливных баков.		Т
2. Осмотрите воздухозаборники дренажа топливных баков. Убедитесь, что нет загрязнений и обмерзания. При необходимости используйте подсвет.	При наличии льда в воздухозаборниках подогрейте в течение 10—15 мин теплым воздухом через лючки в носках крыла воздухозаборники, дренажные трубопроводы и вакуумные (обратные) клапаны системы дренажа топливных баков. Температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80 °С. В случае загрязнения трубопроводов промойте их струей нефраса с помощью шприца.	Т
Примечание. Осмотр вертикальных трубопроводов системы дренажа выполняйте при открытых лючках ПОС у нервюр № 12 крыла.		
3. Уберите стремянки от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15**	На страницах 59—61	
Пункт РО 2.04.01.23	**Осмотр пробок заливных горловин топливных баков и трубок слива топлива из заливных горловин**	Трудоемкость — 0,31 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Поднимитесь по стремянке на крыло самолета.			Т
2. Снимите пробки заливных горловин топливных баков (рис. 15.1).			Т
3. Осмотрите пробки и убедитесь в отсутствии рисок и забоин на корпусе *6*, кнопке *5* и клапане *3*, а также заеданий шарикового замка пробок. Допускаются выведенные риски и забоины на корпусе *6* глубиной до 0,5 мм, на кнопке *5* и клапане *3* — глубиной до 0,3 мм.		При наличии рисок и забоин на корпусе глубиной до 0,5 мм, а на кнопке и клапане глубиной до 0,3 мм зачистите их личным напильником и заполируйте шлифовальной шкуркой № 8 — 10. Если величина повреждения больше величины, указанной в ТТ, а также при заедании шарикового замка, замените пробку.	Т
4. Проверьте надежность керновки втулки *4* в корпусе *6*, целость прокладки *2* и кольца *7*. Расстояние от верхней поверхности корпуса *6* до нижней поверхности втулки *4* должно быть 37,5 — 38,0 мм.		В случае повреждения керновки втулки *4* измерьте штангенциркулем расстояние от верхней поверхности корпуса пробки до нижней поверхности втулки. Если величина расстояния отличается от ТТ, зажмите пробку в бестисковое приспособление С3599-0 и отрегулируйте спецключом С3699-0 высоту пробки поворотом втулки *4*, после чего закерните втулку. Изношенные прокладку *2* и кольцо *7* замените.	Т

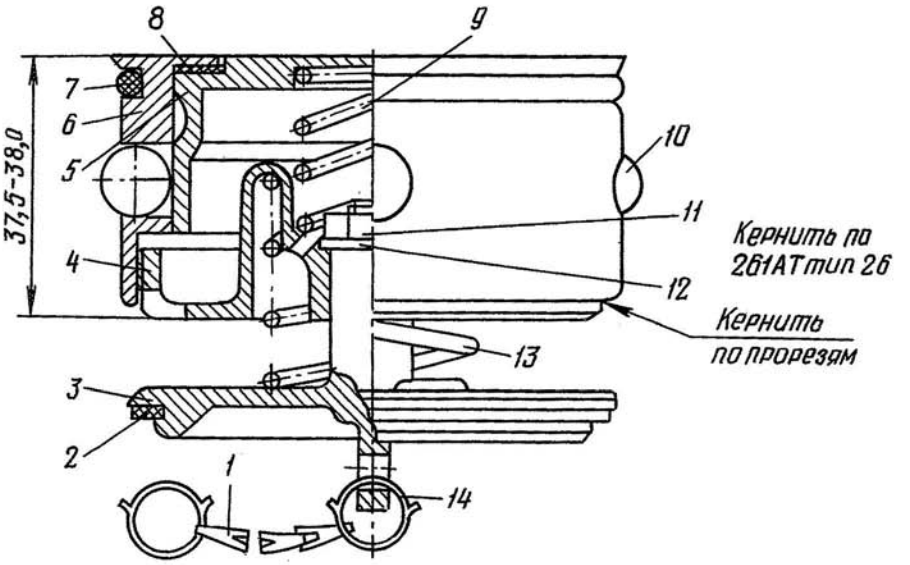


Рис. 15.1. Пробка заливной горловины (нормаль 1584А):

1 — цепочка; *2* — прокладка 6236А-53-6-2; *3* — клапан; *4* — втулка; *5* — кнопка; *6* — корпус; *7* — кольцо 2262А-83; *8* — прокладка 1585А-2; *9, 13* — пружина; *10* — шарик; *11* — гайка; *12* — шайба; *14* — кольцо

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Установите стремянки под крылом в районе сливных штуцеров заправочных горловин.		Т
6. Осмотрите с подсветом сливные штуцера на заправочных горловинах и на нижней обшивке крыла и убедитесь в их чистоте.	При загрязнении или закупорке штуцера прочистите проволокой штуцер и продуйте весь сливной трубопровод сжатым воздухом давлением не более 0,2 МПа (2 кгс/см^2). В случае замерзания конденсата в штуцере прогрейте трубку теплым воздухом температурой не более 80 °С на выходе от наземного подогревателя.	Т
7. Установите на места пробки заливных горловин топливных баков и убедитесь в надежной фиксации пробок в горловинах.	В случае ненадежной фиксации пробки выясните причину и устраните неисправность.	Т
8. Уберите стремянки от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка А38-1400-0, 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; подогреватели МП-85, МП-300; баллон для воздуха 40-150У ГОСТ 949—73 с редуктором специальным воздушным типа РС-250-58 ТУ 26-05-188—69; приспособление бестисковое С3599-0; спецключ С3699-0; напильник личной.	Шкурка шлифовальная № 8—10 ГОСТ 6456—82.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16**	На страницах 62—65	
Пункты РО 2.04.01.24, 25	**Осмотр панелей и обшивки ОЧК, СЧК, центроплана и элеронов**	Трудоемкость — 2,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите носки, верхние панели и обшивку крыла, обращая особое внимание: — на полотно панелей в зоне окантовок заливных горловин и топливомеров; — полотно панелей у болтов и заклепок поперечных швов по нервюрам № 1—6, 12, 13, 16, 18, 21 и балкам у оси симметрии самолета, а также по продольным швам лонжеронов, стрингеров и радиусным переходам в местах расширения обшивки у нервюры № 12 крыла; — полотно монолитных панелей в местах расширения под узлы у нервюр № 4 и 7.		Обшивку с трещинами, пробоинами и другими повреждениями отремонтируйте установкой накладок, как указано в вып. 26. При наличии вмятин на носке крыла величиной более 2 мм или других повреждений отремонтируйте носок установкой накладок, как указано в вып. 26.	К
Убедитесь, что нет трещин, деформации, ослабления посадки болтов и заклепок, коррозии на магниевых законцовках хвостовой части центроплана, а также коррозии верхних панелей и обшивки крыла. Наличие коррозии определяйте по вспучиванию ЛКП, появлению налета белого цвета на обшивке. Допускаются без ремонта вмятины на носках глубиной до 2 мм и диаметром до 30 мм в количестве не более 5 шт. на секцию носка, при отсутствии рисок, царапин и забоин и если не деформирован внутренний набор носка.		При наличии трещин на панелях крыла вопрос о ремонте и возможности их дальнейшей эксплуатации согласовывайте с представителем предприятия-разработчика. Продукты коррозии с законцовок крыла удалите жесткой волосяной щеткой, промойте нефрасом и восстановите ЛКП.	
2. Осмотрите съемные панели центроплана в районе стыка по оси фюзеляжа и по нервюре № 7. В сомнительных местах используйте лупу. Убедитесь, что нет трещин и ослабления посадки болтов. Допускается одностороннее западание головок болтов до 0,5 мм и выступание их до 0,3 мм.		При ослаблении затяжки и вывинчивании болтов подтяните их и проверьте затяжку остальных болтов крепления панелей. При наличии трещин вопрос о ремонте и возможности	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Осмотрите нижние панели и обшивку крыла, обращая особое внимание: — на полотно панелей в районе дренажных отверстий и окантовок под сливные краны; — полотно панелей у болтов и заклепок продольных швов по лонжеронам и стыковочным стрингерам. Убедитесь, что нет трещин, деформаций, ослабления посадки болтов и заклепок, механических и коррозионных повреждений панелей, обшивки и магниевых законцовок хвостовой части центроплана, элеронов, повреждений ЛКП, подтекания топлива на нижней поверхности крыла в местах расположения топливных баков. Трещины на панелях и обшивке, ослабление посадки болтов заклепок, подтекание топлива не допускаются. Убедитесь в отсутствии коррозии нижних панелей и обшивки крыла, особенно в районе сливных кранов между нервюрами № 3-4, отверстий крепления нижней панели по второму лонжерону центроплана.	дальнейшей эксплуатации самолета согласовывайте с представителем предприятия — разработчика самолета. Трещины и пробоины на обшивке крыла отремонтируйте наложением накладок, как указано в вып. 26. При наличии трещин на панелях вопрос о ремонте и возможности их дальнейшего использования решайте с представителями предприятия — разработчика самолета. При ослаблении затяжки и вывинчивании болтов подтяните их и проверьте затяжку остальных болтов крепления панелей. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 5 и восстановите ЛКП. Работу выполняйте, как указано в вып. 26. При обнаружении трещин на шомпольном соединении отремонтируйте участок петли засверливанием концов трещин на глубину не более 2,0 мм и установкой накладок, перекрывающих трещину на 4 шага	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	заклепочного шва. Если количество трещин более 3 шт., замените поврежденный участок петли. В случае подтекания топлива определите место течи и устраните ее. Работу выполняйте, как указано в вып. 26. При подтекании топлива по болтам крепления съемных панелей СЧК: — подтяните болты в местах обнаружения течи; — удалите следы течи чистой сухой ветошью и отметьте карандашом болты в местах течи; — после очередного полета проверьте отсутствие течи топлива по меченным болтам. При повторном обнаружении течи вывинтите болты, в местах течи замените резиновые кольца 24-2300-3, 24-2300-7 и установите болты на место. При необходимости отремонтируйте бак-кессон, как указано в вып. 26.	
4. Проверьте чистоту дренажных отверстий на центроплане и ОЧК.	В случае загрязнения очистите дренажные отверстия	Т

Стр. 64, колонка 1, ввести новые п. 3а, 3б, 3в:

"3а. Осмотрите с помощью лупы 4-кратного увеличения обшивку нижней панели СЧК в районе нервюры № 8. Зона осмотра указана на рис. 26.1.

Трещины на панелях не допускаются.

Примечание. Работу выполняйте на самолетах Ан-24, имеющих 25000 полетов и более.

3б. На самолета Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, осмотрите усиливающие накладки (рис. 16, лист 1,2), установленные на нижние панели центроплана и СЧК. Особое внимание обратите на зону вырезов в накладках под сливной кран между нервюрами № 3-4 центроплана и под топливный насос ЭЦН-14 на СЧК.

Убедитесь в отсутствии трещин, ослабления посадки заклепок и болтов.

3в. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1317-БУ-Г, осмотрите дополнительный фитинг и его обтекатели по нервюре № 7 крыла снизу.

Убедитесь в отсутствии повреждений фитинга и его обтекателей, ослабления посадки болтов крепления фитинга."

Стр. 64, колонка 2, против п. 3а ввести текст:

"При наличии трещин на панелях ремонт панелей, а также возможность дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета".

Стр. 64, колонка 2, против п. 3б ввести текст:

"При наличии трещин, ослабления посадки заклепок и болтов возможность дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика.

Стр. 64, колонка 2, против п. 3в ввести текст:

"При наличии трещин фитинга, повреждений обтекателя, ослабления посадки болтов возможность дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета".

Основание. МГА № 23.1.7-66 от 26.12.91, 23.1.7-94 от 13.11.89.

Рис. 16, лист 1, 2. Схема размещения накладок на нижней панели крыла самолетов Ан_24, доработанных по бюллетеню № I300БУ-Г или I3I7БУ-Г (вид снаружи)

I. Накладка 324-I0-I285-II.
2. -"- 324-I0-I285-I7.
3. -"- 324-I0-II94-5.
4. -"- 324-I0-I285-29 с маш. I03-0I
324-I0-I285-I9 по I02-I0
5. -"- 324-I0-I285-25/-26.
6. -"- 324-I0-I285-3I с маш. I03-0I
324-I0-I285-2I по I02-I0.
7. -"- 324-I0-I285-23/-24.
8. -"- 324-I0-I30I-I/-2 (324-I0-I323, 324-24-I3I7- для самолетов, доработанных по Б.№ I3I7БУ-Г).
9. -"- 324-I0-I302-I/-2 (324-I0-I324, 324-24-I3I8 - для самолетов, доработанных по Б.№ I3I7БУ-Г).
I0. -"- 324-I0-I 303-I/-2 (324-I0-I325, 324-24-I3I9 - для самолетов, доработанных по Б.№ I3I7БУ-Г).
II. -"- 324-I0-I304-I/-2(324-I0 -I326, 324-24-I320 - для самолетов, доработанных по Б.№ I3I7БУ-Г).
I2. -"- 324-I0-I285-27/-28.
I3. -"- 324-I0-I285-47/-48.
I4. -"- 324-I0-I305-I/-2 (324-I0-I327, 324-24-I32I - для самолетов, доработанных по Б № I3I7БУ-Г).
I5. -"- 324-I0-I306-I/-2 (324-I0-I328, 324-24-I322-I/-2 - для самолетов, доработанных по Б.№ I3I7БУ-Г).
I6. -"- 324-I0-I285-33/-34.
I7. -"- 324-I0-I285-3 по маш.99-I0
324-I0-I285-I3 с маш. I00-0I
I8. -"- 324-I0-I285-5 по маш. 99-I0
324-I0-I285-I5 с I00-0I.
I9. -"- 324-I0-I285-9.
20. -"- 324-I0-I285-7.

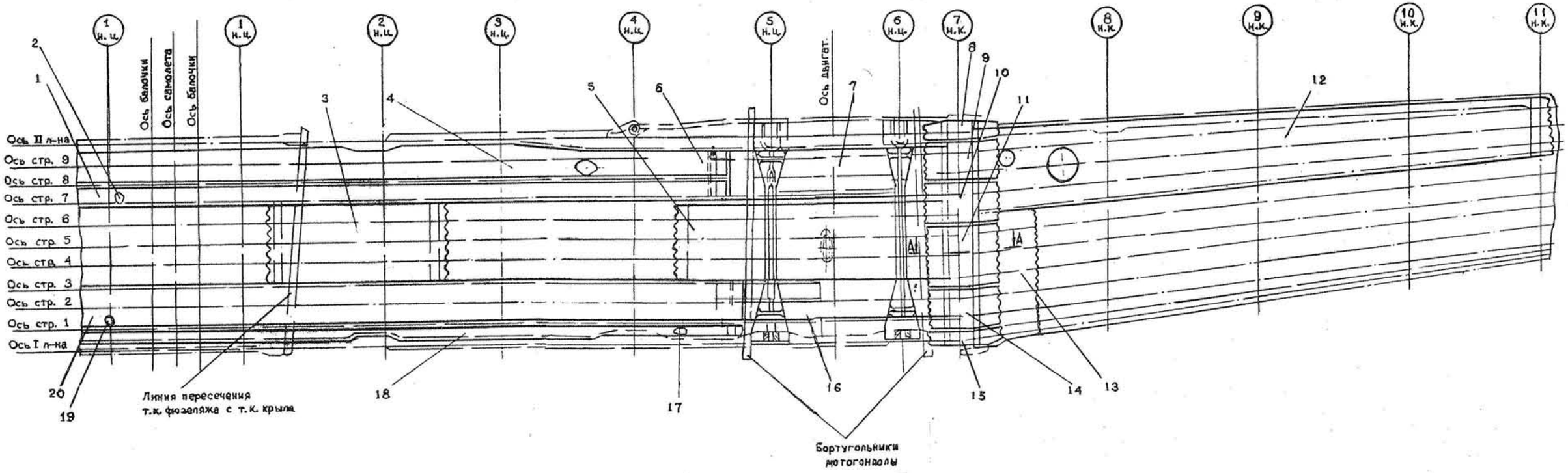


Рис. 16 (лист 1). Схема размещения накладок на нижней панели крыла самолетов Ан-24, доработанных по самолетам № 1300БУ-Г или 1317БУ-Г (вид снаружи)

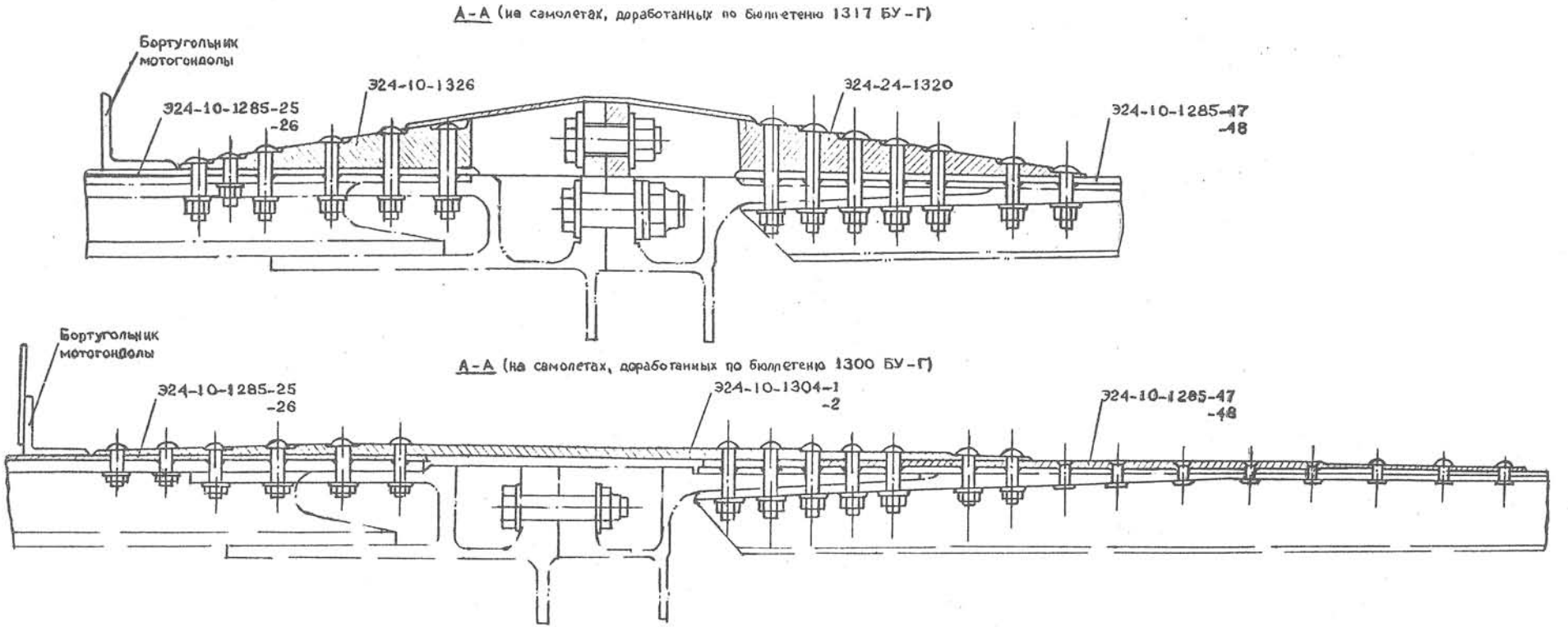

А-А (на самолетах, доработанных по бюллетеню 1317 БУ-Г)
Бортугольник мотогондолы
324-10-1285-25 -26
324-10-1326
324-24-1320
324-10-1285-47 -48
А-А (на самолетах, доработанных по бюллетеню 1300 БУ-Г)
Бортугольник мотогондолы
324-10-1285-25 -26
324-10-1304-1 -2
324-10-1285-47 -48

Рис. 16 (лист 2)

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	пластмассовой или деревянной палочкой.	
5. Осмотрите обшивку элеронов, триммера и сервокомпенсаторов. Убедитесь, что нет деформаций и повреждений, ослабления заклепок крепления обшивки элеронов и нарушения ЛКП. По нервюрам элеронов допускается ослабление (появление черного венчика) заклепок: — не более пяти подряд или десяти чередующихся на одной из нервюр; — менее пяти подряд или десяти чередующихся, если ослабление наблюдается не более чем на пяти нервюрах подряд или если общее количество нервюр с ослабленными заклепками не превышает десяти.	При наличии рисок, царапин, потертостей и коррозионных повреждений глубиной до 0,1 мм зачистите дефектное место шлифовальной шкуркой № 6 до плавного перехода к неповрежденной поверхности и восстановите ЛКП. Обшивку с повреждениями глубиной более 0,1 мм, трещинами, деформациями отремонтируйте, как указано в вып. 26. При недопустимом ослаблении заклепок отремонтируйте элерон, как указано в вып. 26.	К
6. Отклоняя элероны, проверьте надежность крепления балансировочных грузов элеронов по отсутствию ослабления затяжки их винтов на носках элеронов.	При ослаблении затяжки подтяните винты крепления балансировочных грузов элеронов.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166—80; линейка измерительная 0—100 мм ГОСТ 427—75; приспособление для измерения глубины рисок, забоин (приложение № 1).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17**	На странице 66
Пункт РО 2.04.01.26	**Осмотр болтов крепления съемных панелей, носков и щелевых лент крыла**	Трудоемкость — 0,40 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите болты крепления съемных панелей, носков и щелевых лент крыла. Убедитесь, что нет выпадения и ослабления посадки болтов. Допускается одностороннее западание головок винтов до 0,5 мм и выступание до 0,3 мм. 2. Осмотрите замки лючков и убедитесь в их исправности и надежности закрытия.	При обнаружении ослабления подтяните ослабленные болты и проверьте затяжку остальных болтов панели. Неисправные замки замените. Замки, имеющие заедания промойте нефрасом и смажьте смазкой ЦИАТИМ-201.	К К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; отвертка ГОСТ 24437—80.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18**	На страницах 67—68	
Пункт РО 2.04.01.27	**Осмотр разрядников статического электричества**	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите разрядники статического электричества, установленные на крыле и оперении. Убедитесь в надежности их крепления, наличии проволочек (антистатик) и отсутствии повреждений. Не допускаются: — оплавление, выгорание проволочек (уменьшение их длины);		Ослабленное крепление подтяните. Разрядник с оплавленными, обгоревшими электродами замените, отвернув ключом S=10 контргайку и вывернув ключом S=11 разрядник. **Примечание.** После установки нового разрядника проверьте переходное сопротивление между проволочками и кронштейном крепления разрядника. Если значение переходного сопротивления превышает 1,2 Ом, зачистите соприкасающиеся поверхности кронштейна и разрядника (работу выполняет техник по АиРЭО).	К
— разрушение корпуса и воронки (порезы резины, трещины стержня); — сплетение (скручивание) проволочек между собой;		Разрядник с поврежденным корпусом замените. Расправьте скрученные проволочки и равномерно разведите их концы по окружности диаметром 5—7 мм.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— вытяжка проволочек (выступание одной-двух проволочек за срез воронки на 9—11 мм).	Замените разрядник с вытянутыми проволочками.	

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; лестница телескопическая типа РЛ-12.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 19**	На странице 69
Пункты РО 2.04.01.28, 29	**Осмотр узлов навески элеронов, триммера и сервокомпенсаторов элеронов**	Трудоемкость — 0,85 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите в доступных местах узлы навески элеронов, триммера и сервокомпенсаторов элеронов при открытых задних откидных панелях крыла, не снимая обтекателей узлов подвески. Убедитесь в исправности металлизации, отсутствии деформаций и трещин на кронштейнах, вилках, ушках и узлах на лонжероне элеронов. С повышенным вниманием осматривайте посадочные места, радиусные переходы кронштейнов, болты их крепления. При необходимости используйте подсвет и поворотное зеркало. Допускается уменьшение сечения металлизации не более 10%.	Замените узлы навески с трещинами и деформацией. Для замены узлов вызовите представителя завода — изготовителя самолета или авиаремонтного завода. Замените металлизацию, имеющую повреждения более 10% сечения.	К
2. Проверьте люфты в узлах навески элеронов, триммера и сервокомпенсаторов элеронов, покачивая рукой вверх-вниз поочередно секции элеронов, сервокомпенсаторов и триммер с усилием 10—20 Н (1—2 кгс). Величина усилия инструментальному контролю не подлежит. Допускаются суммарные люфты величиной не более 2 мм, измеренные по задним кромкам застопоренного элерона, триммера сервокомпенсатора.	Если величина люфтов превышает 2 мм, разберите узел, замените неисправные подшипники и болты, имеющие выработку, соберите узел.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; линейка измерительная ГОСТ 427—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20**	На страницах 70—72	
Пункты РО 2.04.01.30, 31; 2.09.01.03	**Осмотр трубопроводов и агрегатов по переднему и заднему лонжеронам крыла и под зализом центроплана**	Трудоемкость — 4,82 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой замки и откройте все откидные панели крыла.			Т
2. Откройте отверткой замки и откиньте крышки люков на зализах центроплана: четыре верхних и два боковых. Убедитесь, что сняты крышки крайних к СЧК лючков сверху на мотогондолах у заднего лонжерона крыла (см. вып. 8, ТК № 10).			Т
3. Осмотрите замки крышек люков и панелей и убедитесь в их исправности.		Замените неисправные замки.	Т
4. Осмотрите трубопроводы и соединения трубопроводов топливной и гидравлической систем. При необходимости используйте подсвет и поворотное зеркало. Убедитесь, что нет нарушений герметичности жестких и дюритовых соединений, разрушений дюритов и нарушений надежности креплений дюритовых соединений.		Потертости, риски, забоины глубиной менее 0,2 мм, продукты коррозии глубиной менее 0,1 мм на топливных трубопроводах зачистите шлифовальной шкуркой № 5 и восстановите ЛКП.	К
На дюритах допускается сетка старения, доходящая до верхнего хлопчатобумажного слоя.		При наличии вмятин глубиной более 2 мм или в количестве более двух на 1 м длины, трещин, потертостей, рисок и забоин глубиной более 0,2 мм, продуктов коррозии глубиной более 0,1 мм замените трубопровод топливной системы.	
На топливных трубопроводах допускаются: — потертости глубиной не более 0,2 мм; — вмятины глубиной не более 2 мм (не более двух на прямом участке длиной 1 м) — несоосность трубопроводов до 3 мм в дюритовых соединениях.			
Между хомутами дюритового соединения должен быть зазор 2—5 мм, расстояние от хомута до края дюрита — 4—6 мм.			
На гидравлических трубопроводах допускаются потертости глубиной не более 0,1 мм.		Риски, забоины глубиной менее 0,1 мм зачистите шлифовальной шкуркой № 5 и восстановите ЛКП. При наличии механических повреждений на гидравлических трубопроводах глубиной более 0,2 мм или коррозионных повреждений глуби-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Не допускаются течь топлива и масла АМГ, трещины на дюритах.	ной более 0,1 мм замените трубопровод. При течи в местах соединения трубопроводов и дюритов подтяните соединения или хомуты. Негодные дюриты замените.	
5. Проверьте наличие зазора между трубопроводами и другими неподвижными деталями. Убедитесь, что зазор между тросом управления аварийным открытием верхних замков основной стойки шасси и дюритом топливной трубки крана кольцевания не менее 3 мм. Зазоры между трубопроводами и другими неподвижными деталями должны быть не менее 5 мм, а между трубопроводами и подвижными деталями — не менее 10 мм.	При наличии зазора, выходящего за пределы ТТ, произведите перемонтаж, выдержав указанные зазоры.	К
Примечание. На самолетах Ан-24 с правосторонним расположением штуцера и щитка централизованной заправки убедитесь в наличии зазора не менее 5 мм между шиной ЭГ-108 и дюритовым шлангом трубопровода централизованной заправки.		
6. Осмотрите трубопроводы пожарной системы. Убедитесь, что нет трещин, потертостей, вмятин и нарушения крепления стяжных хомутов. На противопожарных трубопроводах допускаются потертости и вмятины глубиной до 0,3 мм.	Трубопроводы, имеющие трещины или вмятины и потертости глубиной более 0,3 мм, замените.	К
7. Проверьте состояние и крепление заправочных кранов, крана кольцевания, кранов перекачки и подкачивающих насосов. Убедитесь, что нет ослабления крепления, течи топлива и засорения датчиков статического давления СДУ-2А. Допускается течь из дренажного штуцера агр. 463 и из дренажной магистрали агр. ЭЦН-14 не более чем по 5 $см^3$ в час. Течь топлива из контрольной трубки сальникового уплотнения не допускается.	При ослаблении крепления насосов подтяните гайки. При течи топлива из контрольной трубки сальникового уплотнения замените кран кольцевания.	К
8. Осмотрите стенки стойки лонжеронов на участке нервюр № 2—5 крыла и нижних поясов лонжерона по месту установки топливных насосов (агр. 463). Убедитесь, что нет трещин и деформаций.	При наличии трещин и деформаций вопросы ремонта и дальнейшей эксплуатации	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Трещины и деформации стенок, стоек и поясов не допускаются. 9. Осмотрите (в пределах видимости) с подсветом и поворотным зеркалом микроэжекторные трубы системы противообледенения в носке крыла. Убедитесь, что нет прогара и разрушения труб по месту сварки и утечек воздуха по разъемам. 10. Установите на место крышки люков и панели крыла и закройте их замки.	крыла решайте с представителем предприятия — разработчика самолета. Разрушенную микроэжекторную трубу замените, как указано в вып. 12, 13.	К Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянки 24-9002-500, А38-1400-0; лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; отвертка ГОСТ 24437—80, штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166—80; линейка измерительная ГОСТ 427—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21**	На страницах 73—74	
Пункты РО 2.04.01.34, 37	**Осмотр обшивки оперения**	Трудоемкость — 0,91 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите подфюзеляжные гребни. Убедитесь, что нет повреждений обшивки, ослабления заклепок, нарушения ЛКП. **Примечание.** На самолетах Ан-24 до сер. № 28-01 (11-01) установлен один подфюзеляжный гребень.		При наличии повреждений обшивки и ЛКП отремонтируйте гребень, как указано в вып. 26 Ослабленные заклепки подтяните или замените.	К
2. Осмотрите обшивку и элементы конструкции стабилизатора. Убедитесь, что нет трещин, царапин, деформаций и ослабления заклепок на обшивке, нарушения ЛКП, ослабления винтов крепления обтекателя консольной части стабилизатора, винтов крепления съемного носка и зализов. Допускается ослабление (образование черного венчика вокруг головки) не более 30 заклепок на одном поясе лонжерона каждой половины стабилизатора.		При ослаблении крепления обшивки (обшивка отжимается у ослабленных заклепок от усилия руки) замените заклепки на большие заклепки следующего диаметра без зенковки отверстий под них. Ослабленные болтовые соединения подтяните. Нарушенное ЛКП восстановите. Поврежденную обшивку отремонтируйте, как указано в вып. 26.	К
3. Осмотрите обшивку и элементы конструкции руля высоты (РВ). Убедитесь, что нет деформации, отставания обшивки в клеесварных швах, ослабления заклепок и болтов крепления балансировочных грузов, нарушения ЛКП и коррозии на магниевых законцовках.		Продукты коррозии удалите шлифовальной шкуркой № 5 и восстановите ЛКП, как указано в вып. 26. Подтяните ослабленные заклепки и болты крепления балансировочных грузов. Поврежденную обшивку отремонтируйте, как указано в вып. 26.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите обшивку и элементы конструкции киля и форкиля. Убедитесь в надежности крепления зализа, носка, обтекателя, отсутствии деформаций, повреждений, ослаблений винтовых заклепочных соединений, нарушений ЛКП.	Ослабленные винты и заклепки подтяните, поврежденные замените. Ремонт выполняйте, как указано в вып. 26.	К
5. Осмотрите обшивку и элементы конструкции руля направления (РН). Убедитесь в отсутствии деформаций, отставания обшивки в клеесварных швах, ослабления заклепок, нарушений ЛКП, коррозионных повреждений магниевой законцовки.	Ослабленные заклепки подтяните. Продукты коррозии удалите. Обшивку отремонтируйте, как указано в вып. 26.	К
6. Отверните отверткой винты крышки нижнего люка на РН слева.		Т
7. Проверьте надежность крепления груза весовой балансировки РН.	При ослаблении крепления груза подтяните болты.	К
8. Установите на место крышку люка и заверните отверткой винты крепления.		Т
9. Осмотрите турболизаторы РН. Убедитесь, что нет ослабления заклепок крепления.	Ослабленные заклепки подтяните или замените.	К
10. Осмотрите обшивку триммеров рулей РВ и РН, сервокомпенсатора, а также совмещенного триммера-сервокомпенсатора. Убедитесь, что нет деформаций.	Поврежденную обшивку отремонтируйте, как указано в вып. 26.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянки 24-9002-500, А38-1400-0; отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20.	Шкурка шлифовальная № 5 ГОСТ 6456—82.

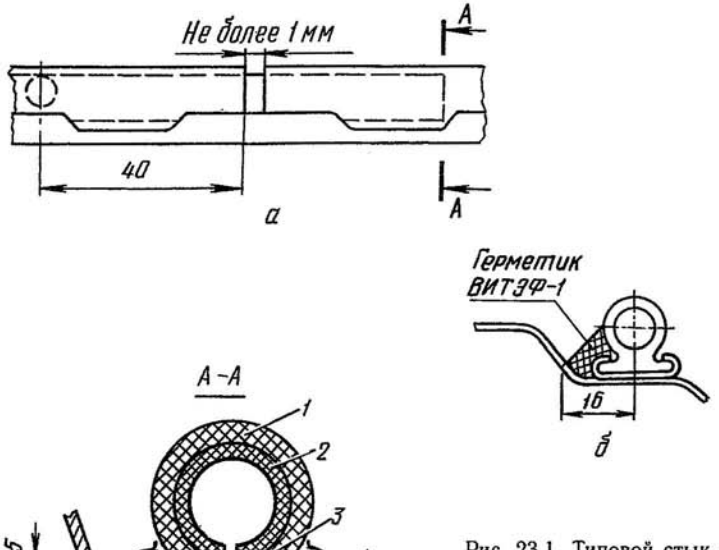
К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22**	На странице 75
Пункты РО 2.04.01.35, 38	**Осмотр узлов навески рулей, сервокомпенсатора и триммеров**	Трудоемкость — 1,42 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите кронштейны и узлы навески рулей, их триммеров и сервокомпенсатора РН или совмещенного триммера-сервокомпенсатора РН без снятия обтекателей, обратив особое внимание на проушины вилок, перемычки в зоне болтов крепления вилок к кронштейнам и кронштейнов к лонжерону, радиусные переходы на кронштейнах и вилках. Убедитесь, что нет трещин, разрушений болтов и подшипников навески, металлизации и контровки. Проверьте наличие винтов крепления обтекателей. Допускается уменьшение сечения металлизации на 10%. 2. Проверьте люфты в узлах навески рулей, их триммеров и сервокомпенсатора РН или триммера-сервокомпенсатора РН, покачивая рукой рули с усилием 30—40 Н (3—4 кгс), триммеры и сервокомпенсатор или триммер-сервокомпенсатор с усилием 10—20 Н (1—2 кгс). Величина усилия инструментальному контролю не подлежит. Допускаются суммарные люфты величиной не более 2 мм, измеренные по задней кромке триммеров РВ и РН, сервокомпенсатора РН или совмещенного триммера-сервокомпенсатора РН при застопоренных рулях. Допускаются суммарные люфты величиной не более 4 мм, измеренные по задней кромке РВ и РН при застопоренных рулях.	При обнаружении трещин, ослабления посадки или разрушения подшипников на узлах навески снимите руль и замените узел. Ослабленные болты подтяните. Неисправные металлизацию и контровку замените. Если величина люфта превышает ТТ, разберите узел, осмотрите подшипники и болты, замените неисправные подшипники и болты, имеющие выработку; соберите узел.	К К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянки 24-9002-500, А38-1400-0; лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; линейка измерительная ГОСТ 427—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23**	На страницах 76—82	
Пункты РО 2.04.01.40, 2.04.09.01	**Проверка герметичности аварийного люка и остекления кабины экипажа**	Трудоемкость — 0,42 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в районе фонаря кабины экипажа.			Т
2. Подсоедините душевый наконечник к шлангу водомоечной машины.			Т
Примечание. При отсутствии водомоечной машины используйте лейку.			
3. Произведите в течение 15—20 мин дождевание аварийного люка в кабине экипажа, остекления фонаря, форточек и окон кабины экипажа, направляя шланг водомоечной машины сверху вниз на каждое стекло. Во время дождевания второй исполнитель должен визуально, используя подсвет и поворотное зеркало, а также на ощупь (в труднодоступных местах) контролировать герметичность разъемов изнутри кабины.			К
Примечание. Если затруднен подход для контроля передних стекол кабины экипажа, отвинтите винты и откиньте приборные доски (работу выполняет техник по АиРЭО).			
Не допускается подтекание воды через разъемы.		В случае течи воды через аварийный люк кабины экипажа: — снимите крышку люка; — удалите чистой сухой ветошью влагу с резинового профиля люка; — убедитесь, что резиновый герметизирующий профиль не имеет повреждений. Поврежденный профиль замените, устанавливая профиль 26-0260-69 с оплеткой (рис. 23.1);	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 23.1. Типовой стык гермопрофиля: *а* — типовой стык гермопрофиля; *б* — подкрепление герметиком гермопрофиля в зоне кронштейнов навески астролюка самолета Ан-26	— загерметизируйте края окантовывающего и герметизирующего профилей герметиком ВИТЭФ-1 или У30МЭС-5М (см. рис. 23.1). **Примечание.** На самолетах Ан-24 подкрепите гермопрофиль валиком из герметика ВИТЭФ-1 в зоне кронштейнов 24-0270-209-1, -2 навески астролюка; — установите крышку люка на место и опломбируйте. В случае течи воды через уплотнения лобового или электрообогреваемых стекол вывинтите болты прижимов стекол (при снятой облицовке кабины), смажьте их резьбовую часть смазкой ОКБ-122-7 (при отсутствии — ЦИАТИМ-201), завинтите и затяните болты тарировочным ключом 24-9020-450 с переходниками 24-9020-470, -471, -475, -476, -477, -478, с усилием $M_{кр}$=1,9 Н·м (19 кгс·см). Подтяжку болтов выполняйте постепенно и равномерно, чередуя подтягива-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ние болтов с противоположных сторон стекол. **ВНИМАНИЕ! ЗАПРЕЩАЕТСЯ** УСТРАНЯТЬ ТЕЧЬ НЕТАРИРОВАННОЙ ПОДТЯЖКОЙ БОЛТОВ КРЕПЛЕНИЯ ПРИЖИМОВ СТЕКОЛ. Если течь не устраняется после вывора чивания болтов: — снимите стекло; — зачистите шлифовальной шкуркой № 25—50 дефекты (раковины, царапины и др.) на резиновой подушке каркаса фонаря. **ВНИМАНИЕ! ЗАПРЕЩАЕТСЯ** СРЫВАТЬ РЕЗИНОВУЮ ПОДУШКУ СТЕКЛА С КАРКАСА ФОНАРЯ, ТАК КАК ПРОЦЕСС ФОРМООБРАЗОВАНИЯ НОВОЙ ПОДУШКИ ИЗ ГЕРМЕТИКА ЗАНИМАЕТ ПЯТЬ СУТОК; — обезжирьте посадочную поверхность резиновой подушки и стекла бензином с присадкой «Сигбол» или	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	«АКОР-1» и просушите в течение 10—15 мин; — нанесите тонкий слой уплотнительной замазки У-20А на поверхность резиновой подушки; — установите стекло, как указано в вып. 25, ч. 2. В случае течи воды через форточки уменьшите толщину пакета шайб между каркасом фонаря и скобой замка закрытия форточки, равномерно под верхним и нижним винтами. Если под скобой замка закрытия форточки отсутствуют шайбы: — извлеките из паза форточки резиновый профиль; **Примечание.** Профиль извлекайте осторожно, так как он устанавливается на клею. Поврежденный профиль замените; — извлеките из профиля резиновый наполнитель; — зачистите шлифовальной шкуркой № 25—50 гладкую	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	наружную поверхность резинового наполнителя и подклейте к ней клеем 88НП резиновую ленту толщиной 1—1,5 мм по всему контуру или нанесите слой шпательного герметика У30МЭС-5М. Работу выполняйте, как указано в вып. 27. **Примечание.** Резиновую ленту можно изготавливать из резинового профиля форточки; — заведите резиновый уплотнитель с наклеенной лентой в резиновый профиль форточки и установите профиль на клее 88НП в паз форточки. Если таким способом течь не устранится, замените форточку; как указано в вып. 25, части 2. В случае выкрошивания герметика между стеклом и каркасом устраните дефект в следующем порядке: — дважды обезжирьте бензином с присадкой «Сигбол» или «АКОР-1» поврежденный участок;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— просушите в течение 10—15 мин; — заполните зазор шпательным герметиком У30МЭС-5М и выдержите 24 ч. При обнаружении негерметичности органических стекол: — демонтируйте облицовку и снимите стекло; — зачистите шлифовальной шкуркой № 25—50 дефекты (раковины, царапины и др.) на резиновой подушке каркаса фонаря; — обезжирьте бензином с присадкой «Сигбол» посадочную поверхность резиновой подушки и стекла и просушите в течение 10—15 мин; — нанесите тонкий слой уплотнительной замазки У-20А на поверхность резиновой подушки; — установите на место стекло и затяните болты с усилием $M_{кр}$ = 1,9 Н · м (19 кгс · см); — установите на место облицовку и закрепите ее винтами.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Примечание. После всех случаев устранения дефектов произведите повторное дождевание отремонтированных участков.	
4. Через 1—2 ч после дождевания повторно осмотрите изнутри кабины уплотнения аварийного люка и остекления кабины экипажа. Особое внимание уделите аварийному люку, где в застойной зоне скапливается вода. Не допускается подтекание воды через уплотнения.	В случае подтекания воды устраните дефект, как указано в п. 3.	К
Примечание. Если во время проверки открывались приборные доски, закройте их и проверьте на герметичность статическую и динамическую системы (работу выполняет техник по АиРЭО).		
5. Уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Наконечник душевый; стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; машина водомоечная типа ММ-ЗИЛ-130 или А-34; ключ тарировочный 24-9020-450; переходники 24-9020-470; -471, -476, -477, -478.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82; замазка уплотнительная У-20А ТУ 38-105357 — 85; присадка антистатическая «Сигбол» ТУ 38-101741 — 78; присадка «АКОР-1» ГОСТ 15171 — 78; шкурка шлифовальная № 25 — 50 ГОСТ 6456 — 82; герметик У30МЭС-5М ТУ 38-1051436 — 81; герметик тиоколовый ВИТЭФ-1 ТУ 38-1051291 — 79; клей 88НП ТУ 38-105540 — 85; смазка ОКБ-122-7 ГОСТ 18179 — 72.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24**	На страницах 83—85	
Пункты РО 2.04.01.42, 2.04.03.13	**Проверка кронштейна 24-3800-40 навески закрылка центроплана по нервюрам № 3, 4 крыла**	Трудоемкость — 0,85 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отверните замки и откройте задние откидные панели центроплана.			Т
2. Очистите от загрязнений поверхности зон контроля Б, В кронштейнов 24-3800-40 (рис. 24.1).			Т
3. Разметьте карандашом согласно рис. 24.1 зоны контроля Б, В и осмотрите их с подсветом. Дефектные места (забоины, нарушения ЛКП) осмотрите с лупой и убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
4. Произведите вихретоковый контроль кронштейнов 24-3800-40 навески закрылков центроплана по нервюрам № 3, 4 крыла в зонах: Б — перемещая Г-образный датчик типа «Карандаш» (преобразователи ПН-12ПА1, ПН-12ПА5) согласно схеме в направлении, перпендикулярном предполагаемому направлению развития трещины. Выявляются трещины длиной 2—3 мм и более. В — перемещая Г-образный датчик согласно схеме. Выявляются трещины длиной 2—3 мм и более. Трещины не допускаются.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации кронштейнов решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
5. Закройте откидные панели центроплана и заверните их замки.			

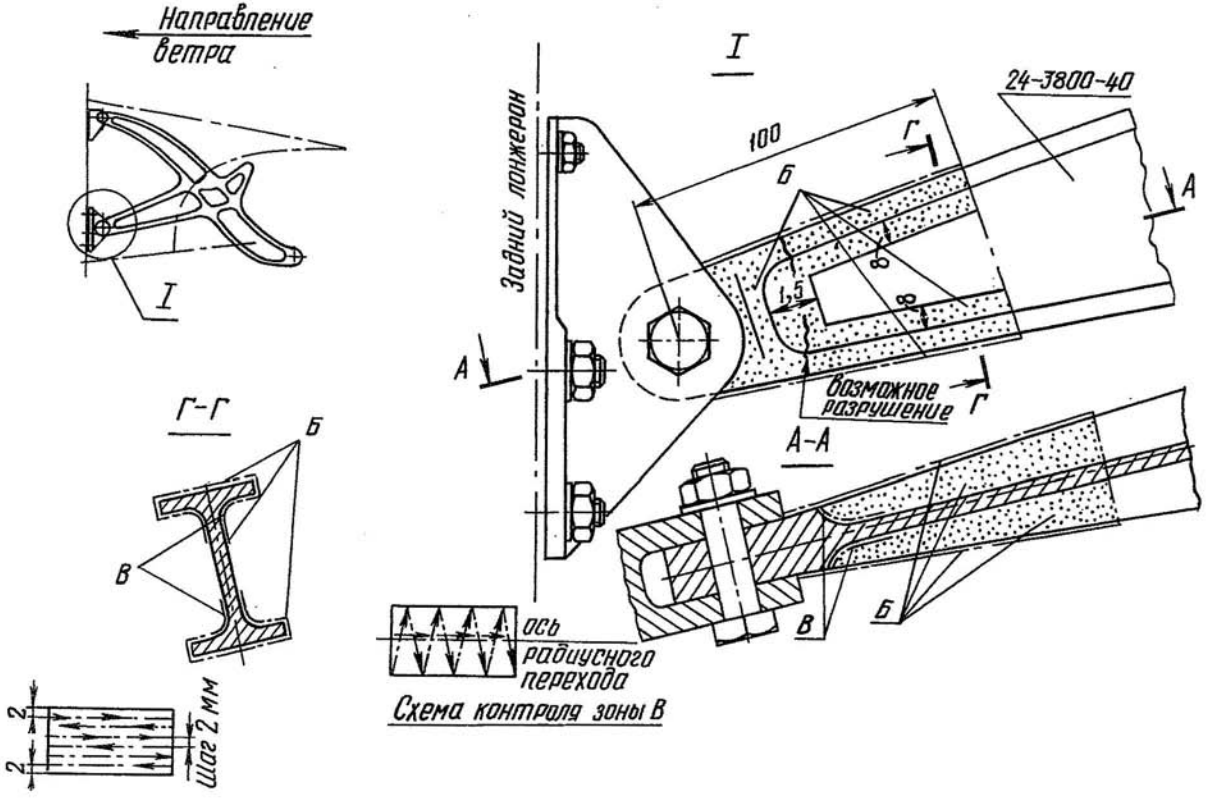


Рис. 24.1. Места проверки кронштейна навески центроплана по нервюрам № 3, 4 крыла

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Дефектоскоп вихретоковый типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с Г-образным преобразователем ПН-12ПА1 (ПН-12ПА5).	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; стремянка 24-9012-0; карандаш 2М — 4М; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; лампа переносная ПЛ36-20; линейка измерительная 200 мм ГОСТ 427 — 75.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82; смывка АФТ-1 ТУ 6-10-1202—76; растворитель 645 ГОСТ 18188 — 72; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25**	На страницах 86—87
Пункт РО 2.04.01.45	**Осмотр обшивки нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4 и 5 в зоне накладок Э24-10-543**	Трудоемкость — 0,35 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку под центропланом.		Т
2. Протрите чистой ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью нижние передние панели центроплана между нервюрами № 4 и 5 в зоне крепления концов накладок, установленных по чертежу Э24-10-543 (бюл. № 1125-ДК). Поверхность зон контроля должна быть очищена от пыли, грязи, масла и т. д.		Т
3. Осмотрите обшивку нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4 и 5 в зоне крепления концов накладок *1, 2,* установленных по чертежу Э24-10-543 (рис. 25.1) и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, повреждения ЛКП).		К
4. Осмотрите с лупой обшивку в зонах Б и отмеченные дефектные участки и убедитесь в отсутствии трещин. При необходимости используйте подсвет. Трещины не допускаются.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителями предприятия — разработчика самолета.	К
5. Уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; карандаш 2М — 4М; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас — С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

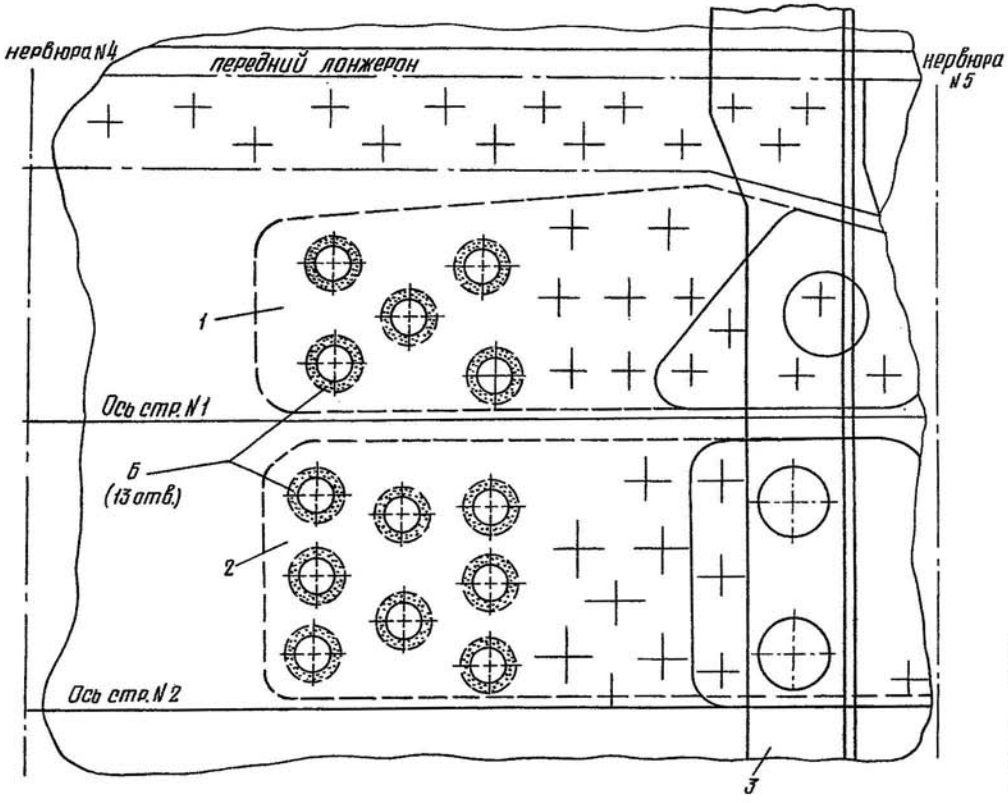


Рис. 25.1. Обшивка нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4—5 в зоне ремонтных наладок:

1 — накладка Э24-10-543-3, -4;
2 — накладка Э24-10-543-5, -6;
3 — бортоугольник мотогондолы; *Б* — зона контроля

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26**	На страницах 88—91	
Пункт РО 2.04.01.46	**Проверка обшивки нижней панели СЧК между нервюрами № 7 — 8а от заднего лонжерона до стр. № 6**	Трудоемкость — 1,49 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отверните винты и снимите обтекатели жгутов топливных насосов ЭЦН-14.			Т
2. Откройте откидные панели СЧК, отвернув винтовые замки.			Т
3. Протрите зоны контроля, указанные на рис. 26.1, ветошью, смоченной нефрасом, а затем чистой сухой. Контролируемая поверхность должна быть очищена от пыли, грязи, масла и т. д.			Т
4. Разметьте карандашом зоны контроля А — Ж на нижней панели СЧК между нервюрами № 7 — 8а согласно рис. 26.1, 26.2.			И
5. Осмотрите отмеченную поверхность нижних панелей СЧК с расстояния не более 250 мм и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП). При необходимости используйте подсвет.			К
6. Осмотрите с лупой и подсветом отмеченные дефектные участки в зонах В и Г. Трещины не допускаются.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации СЧК решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
7. Произведите вихретоковый контроль обшивки нижних панелей СЧК между нервюрами № 7 — 8а от заднего лонжерона до стр № 6 в зонах: $А_1$ — перемещая датчик типа «Карандаш» (преобразователь ПН-12 ПА1) вокруг головки заклепки на расстоянии 2—3 мм от ее края.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации СЧК решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
Примечание. На самолетах с доработанными обтекателями электрожгутов насосов проверку зон $А_1$ — $А_3$ выполняйте, руководствуясь рис. 46.2.			
$А_2$ — перемещая датчик вокруг головки болта на расстоянии 5—6 мм от ее края; $А_3$ — перемещая датчик вдоль пластины на расстоянии 5—6 мм от ее края; $А_4$ — перемещая датчик вдоль выреза на расстоянии 2—3 мм от края; $А_5$ — сканируя датчиком поверхность обшивки с шагом 2—3 мм, в направлении, перпендикулярном направлению полета; Б — сканируя датчиком поверхность обшивки с шагом 2—3 мм, не приближаясь			

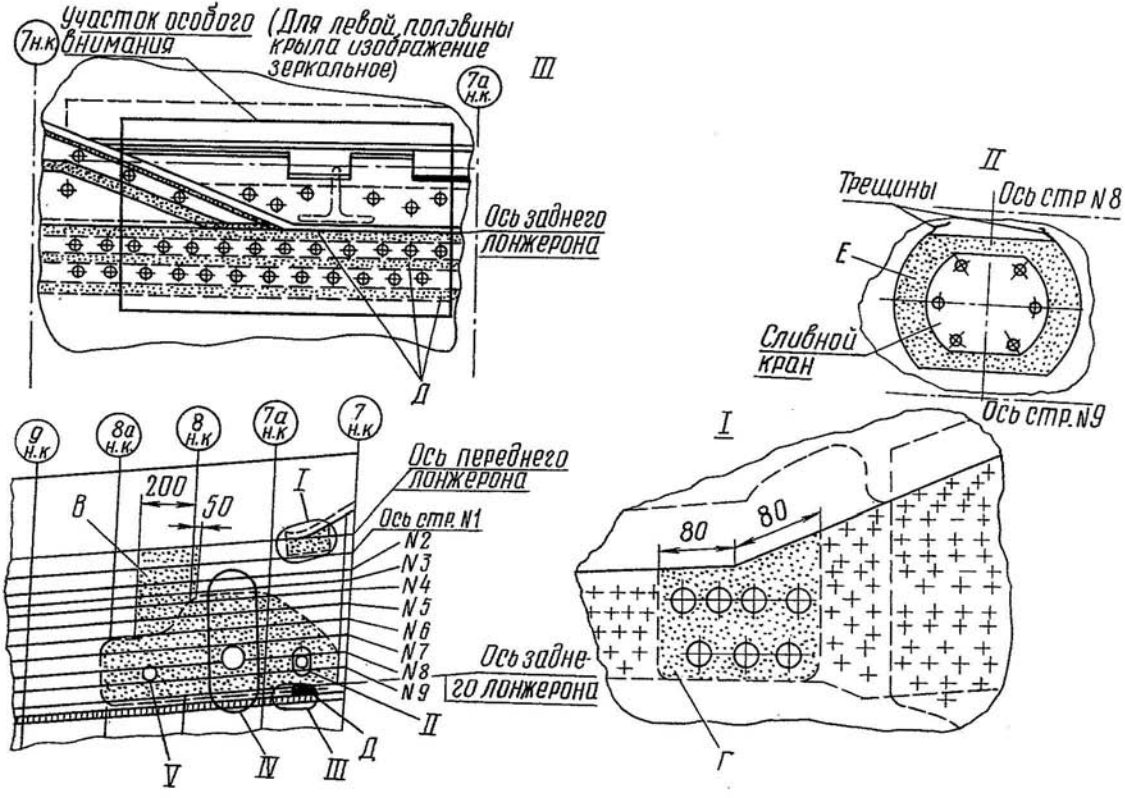


Рис. 26.1. Проверка нижней панели СЧК между нервюрами № 7—8а от заднего лонжерона до стр. № 6; *А—Ж* — зоны контроля

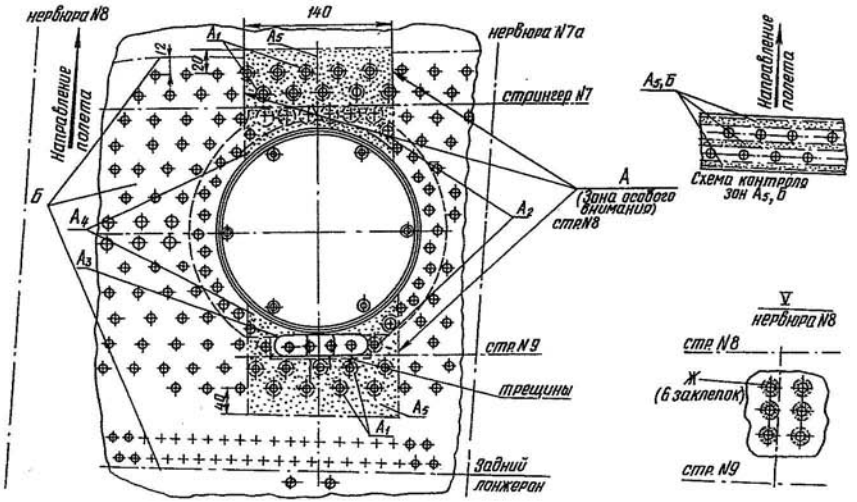


Рис. 26.2. Проверка нижней панели СЧК между нервюрами № 7—8а от заднего лонжерона до стр. № 6

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
к краю головки заклепки ближе чем на 2—3 мм; Д — перемещая датчик согласно рис. 26.1, вид III; Е — перемещая датчик вдоль выреза на расстоянии 2—3 мм от его края; Ж — перемещая датчик вокруг заклепок на расстоянии 2—3 мм от края головки. 8. Установите на место обтекатель электропровода ЭЦН-14 и завинтите отверткой винты его крепления. 9. Закройте откидные панели СЧК, завернув винтовые замки их крепления.		Т Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Дефектоскоп вихретоковый типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с преобразователем ПН-12ПА1.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; отвертка ГОСТ 24437 — 80; стремянка 24-9002-500; линейка измерительная 300 мм ГОСТ 427 — 75; карандаш 2М — 4М.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 27**	На страницах 92—93
Пункты РО 2.04.01.47; 2.04.03.20, 45	**Осмотр нижней панели центроплана в районе сливного крана между нервюрами № 3 — 4**	Трудоемкость — 0,24 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку под центропланом.		Т
2. Протрите чистой ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью нижние панели центроплана в районе сливных кранов между нервюрами № 3 — 4. Поверхность зон контроля должна быть очищена от пыли, грязи, керосина.		Т
3. Осмотрите контролируемую поверхность нижних панелей центроплана в районе сливных кранов между нервюрами № 3—4, зоны Ж, И, К (рис. 27.1) с расстояния не более 250 мм и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, нарушение ЛКП, коррозионные поражения). При необходимости используйте подсвет.		К
4. Осмотрите с лупой отмеченные дефектные участки и убедитесь, что нет трещин. При необходимости используйте подсвет. Трещины и коррозионные поражения не допускаются.	Продукты коррозии удалите и восстановите ЛКП, как указано в вып. 26. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
5. Уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; карандаш 2М — 4М.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

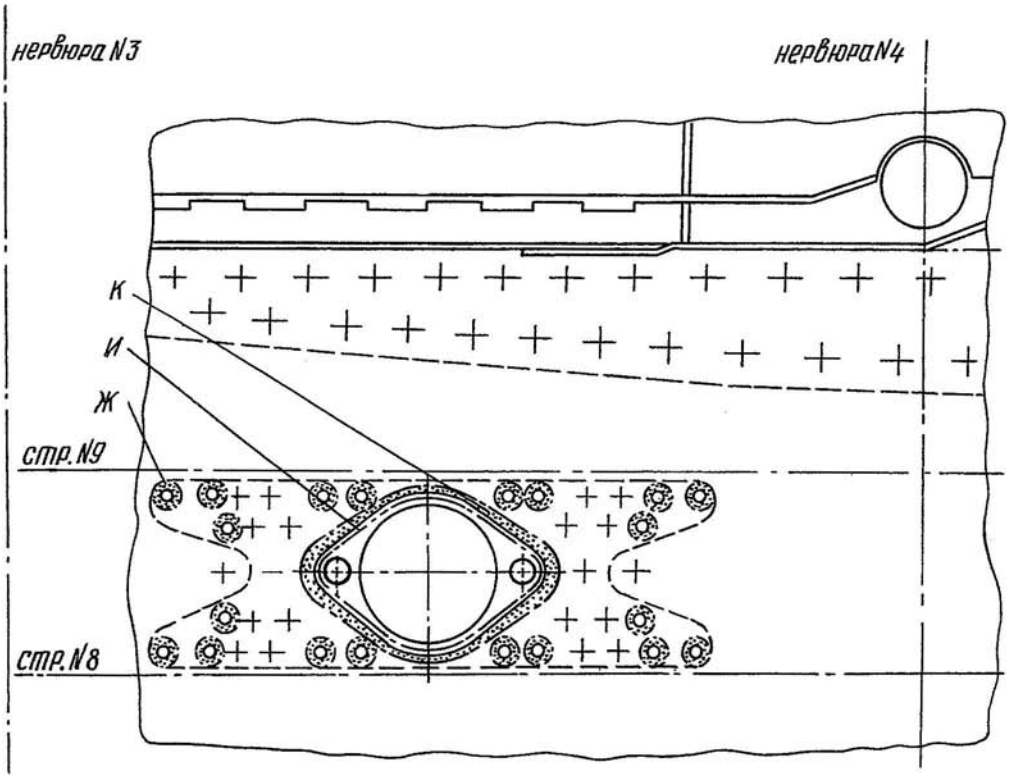


Рис. 27.1. Места осмотра нижней панели центроплана в районе сливного крана между нервюрами № 3—4 крыла

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28**	На страницах 94—97	
Пункты РО 2.04.01.48; 2.04.03.26	**Проверка лапки, вертикальной полки заднего лонжерона центроплана между нервюрами № 2 — 4 и прилегающей обшивки у нервюры № 3**	Трудоемкость — 0,84 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отверните винтовые замки и откройте задние откидные панели центроплана.			Т
2. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем чистой сухой ветошью поверхности лапки, вертикальной полки заднего лонжерона центроплана между нервюрами № 2 — 4 и прилегающую поверхность нижней обшивки центроплана у нервюры № 3. Поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, грязи, масла и т. д.			Т
3. Осмотрите с расстояния не более 250 мм нижнюю лапку и вертикальную полку заднего лонжерона центроплана между нервюрами № 2—4 в зонах Н, Р, С, У, Ф (рис. 28.1) и прилегающую поверхность нижней обшивки центроплана у нервюры № 3 в зонах Е, Т (рис. 28.3). Отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП). При необходимости используйте подсвет.			И
4. Осмотрите с подсветом и лупой отмеченные дефектные участки и убедитесь, что нет трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
5. Произведите в доступных местах вихретоковый контроль нижней лапки и вертикальной полки заднего лонжерона между нервюрами № 2—4 в зонах: Н - перемещая преобразователь ПН-12ПА2 согласно схеме на рис. 28.2.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета. Продукты коррозии удалите. ЛКП восстановите.	И

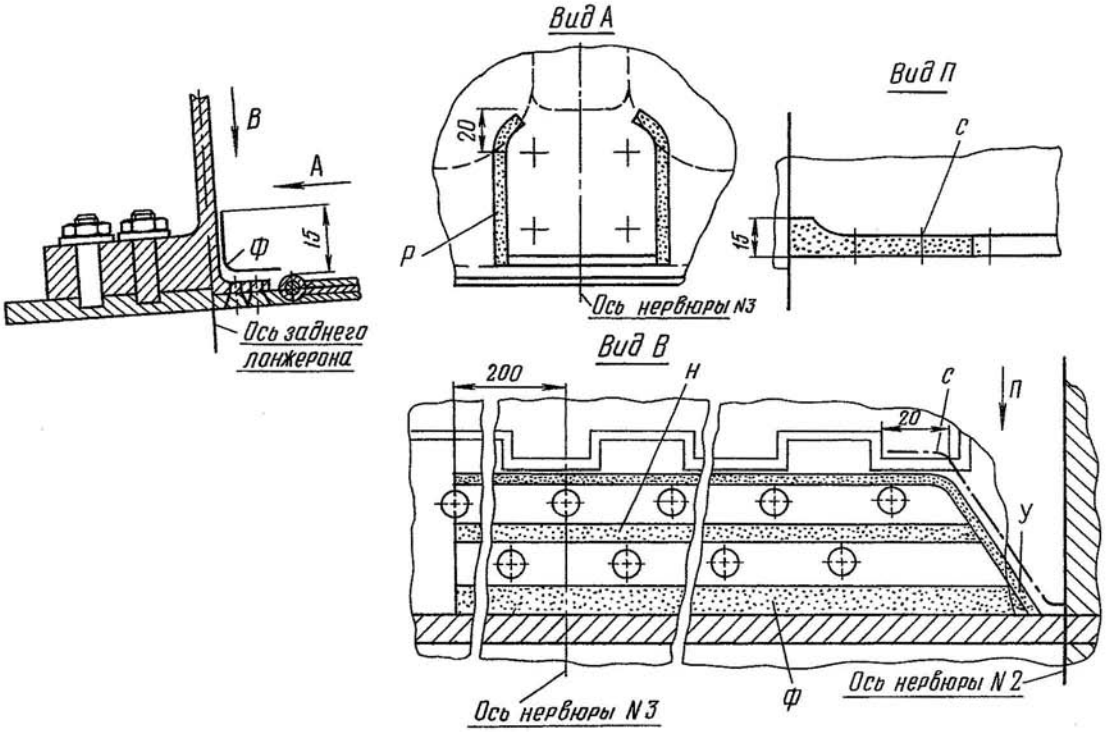


Рис. 28.1. Зоны контроля лапки и вертикальной полки заднего лонжерона центроплана между нервюрами № 2—4

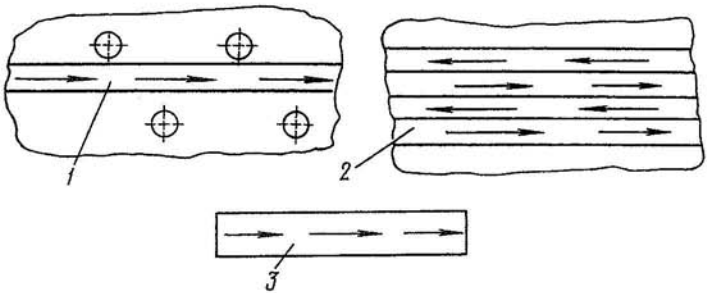


Рис. 28.2. Схемы контроля зон лапки и вертикальной полки заднего лонжерона центроплана между нервюрами № 2—4:

1 — зона Н; *2* — зона Ф; *3* — зона С

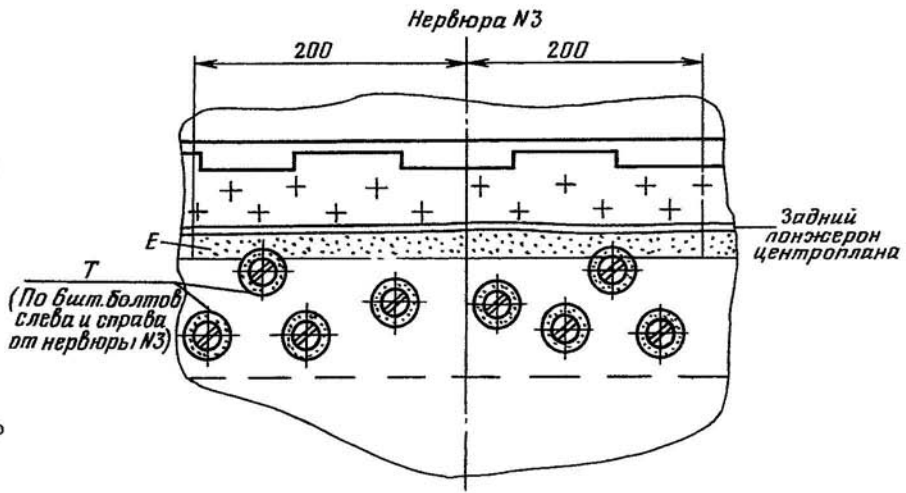


Рис. 28.3. Вид снаружи на нижнюю панель центроплана у нервюры № 3:

E, T — зоны контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Р — перемещая преобразователь ПН-12ПН1 вдоль радиусного окончания полки на расстоянии 2-3 мм от края. С — перемещая преобразователь ПН-12ПА4 согласно схеме на рис. 28.2. У — перемещая преобразователь ПН-12ПА1 вдоль радиусного окончания лапки на расстоянии 2-3 мм от края. Ф — перемещая преобразователь ПН-12ПА4 согласно схеме на рис. 28.2. 6. Проверьте вихретоковым методом в доступных местах обшивку нижней панели центроплана у заднего лонжерона центроплана в районе нервюры № 3 (рис. 28.3) в зонах: Т — перемещая датчик вокруг головки болта на расстоянии 4—5 мм от края головки; Е — перемещая датчик вдоль кромки панели на расстоянии 2—3 мм от ее края. 7. Закройте откидные панели центроплана, завернув винтовые замки их крепления.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета. Продукты коррозии удалите, ЛКП восстановите.	И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Дефектоскоп вихретоковый типа ВД-22Н «Проба-5».	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; отвертка ГОСТ 24437 — 80; стремянка 24-9002-500; линейка измерительная 300 мм ГОСТ 427 — 75; карандаш 2М—4М.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 29**	На страницах 98—99
Пункты РО 2.04.01.55, 79	**Осмотр блистера штурмана и обшивки фюзеляжа**	Трудоемкость — 0,11 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в районе блистера штурмана.		Т
2. Осмотрите блистер штурмана и убедитесь в отсутствии трещин, царапин, сколов и «серебра». ТТ на осмотр и допустимые повреждения изложены в ТК № 3.		Т
Примечания: 1. На самолетах Ан-26 по № 9408, эксплуатируемых в МГА, блистер штурмана снят и заменен заглушкой с иллюминатором по бюлл. № 777-БУ-Г.		
2. В серии на самолетах Ан-26Б МГА блистер штурмана снят и заменен иллюминатором.		
3. Осмотрите обшивку фюзеляжа по стыку с профилем 24-0250-20 каркаса фонаря кабины экипажа между стр. № 31—33 (рис. 29.1). Убедитесь в отсутствии трещин. В сомнительных местах (нарушение ЛКП, забоины) используйте лупу.	При обнаружении трещин вопрос об устранении дефекта и дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	Т
4. Уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка А38-0100-0; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; лампа переносная ПЛ36-20; приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение); штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166 — 80.	

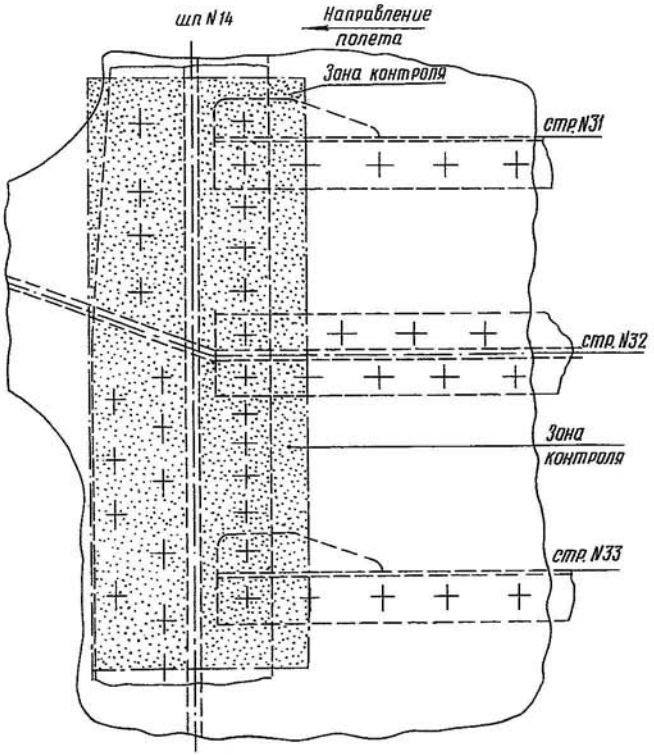


Рис. 29.1. Обшивка фюзеляжа самолета Ан-26 по стыку с профилем каркаса фонаря кабины экипажа

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30**	На страницах 100—102	
Пункты РО 2.04.01.56, 60	**Осмотр рампы и элементов герметизации**	Трудоемкость — 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите наружную обшивку рампы при закрытом положении грузолюка. Убедитесь в отсутствии повреждений. На наружной обшивке рампы допускаются риски и забоины глубиной не более 0,15 мм. Не допускаются трещины и коррозионные повреждения обшивки.		Продукты коррозии удалите. При наличии недопустимых повреждений отремонтируйте обшивку, как указано в вып. 26.	Т
2. Опустите рампу в положение для наземной погрузки колесной техники. Работу выполняйте, как указано в ТК № 121.			Т
3. Убедитесь в отсутствии повреждений на деталях рампы и грузолюка: — обшивке рампы и наезда. На обшивке силового настила рампы допускаются забоины глубиной не более 0,35 мм (после сглаживания острых краев), вмятины глубиной не более 2,5 мм, диаметром не более 7 мм. Не допускаются ослабление заклепок, отклеивание полотняных шайб на смотровых лючках, ослабление винтов крепления крышек лючков;		Отклеенные полотняные шайбы подклейте. Ослабленные винты подтяните. При наличии трещин, пробоин, ослабления и среза заклепок отремонтируйте рампу, руководствуясь указаниями по гермоклепке в вып. 26.	Т
— видимых участках шп. № 33 (без снятия облицовки грузовой кабины). Особое внимание обратите на участок шпангоута возле мостика;		Ремонт выполняйте, как указано в вып. 26.	
— мостике порога рампы и кронштейнах его крепления;		Ремонт выполняйте, как указано в вып. 26.	
— защитных крышках (съемных панелях) боковых замков рампы и внутренней облицовки фюзеляжа между шп. № 33—36 и вилки боковых замков рампы;		При обнаружении вмятин или пробоин защитных крышек боковых замков снимите крышки и проверьте, нет ли повреждений (деформаций, трещин) боковых замков рам-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— войлоке щелевого уплотнения рампы и наезда;	пы, деталей управления боковыми замками, шпангоутов и обшивки фюзеляжа. Поврежденные защитные крышки отремонтируйте приклейкой заплат. Замените поврежденные (имеющие трещины и деформации) боковые замки рампы и детали системы управления замками. При ослаблении крепления войлочной ленты подтяните винты крепления. Поврежденные участки войлока подклейте или замените, устанавливая войлок на клею 88НП.	
— резиновом профиле герметизации по периметру грузового люка. На резиновом профиле герметизации люка допускаются продольные порывы и трещины длиной не более 50 мм;	При наличии недопустимых повреждений подклейте профиль клеем 88НП или замените поврежденные участки. Ослабленные винты крепления профиля подтяните.	
— резиновом уплотнителе на замке подвижного рельса;	При отставании подклейте уплотнитель клеем 88НП. При повреждении участка отремонтируйте уплотнитель вклеиванием нового участка.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— резиновых лентах щелевого уплотнения боковых рельсов. 4. Поднимите рампу, как указано в ТК № 121.	Замените резиновую ленту, имеющую вырыв участка.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; линейка измерительная ГОСТ 427 — 75; штангенциркуль ЩЦ-1 ГОСТ 166 — 80.	

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31**	На страницах 103—111	
Пункт РО 2.04.01.57	**Проверка закрытия боковых замков рампы**	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Проверьте надежность закрытия боковых замков рампы (рис. 31.1). При закрытом грузолюке величина выступания контрольной (красно-оранжевой) метки *20* на крюке *4* за пределы вилки *3* должна быть 3—4 мм, что соответствует величине 0—1 мм бокового зазора «а» между крюком *4* замка и роликом *7* вилки, а светосигнализаторы «ГРУЗОЛЮК ЗАКРЫТ» на приборном щитке оператора (шп. № 33) и приборной доске штурмана должны гореть.		Если контрольные метки на крюках всех замков, расположенных по одну сторону грузолюка, выступают из вилок более чем на 4 мм, отрегулируйте подсоединение гидроцилиндра к системе управления замками, для чего: — опустите рампу, как указано в ТК № 121; — отвинтите винты и снимите защитные крышки замков; — осмотрите детали системы управления замками и навески гидроцилиндра и убедитесь в отсутствии их деформаций. Деформированные и поврежденные детали замените; — поднимите рампу; — расшплинтуйте и отверните ключом S=14×17 гайку, выньте болт *3* (рис. 31.2), соединяющий ухо *2* штока гидроцилиндра *1* с качалкой *4*	К

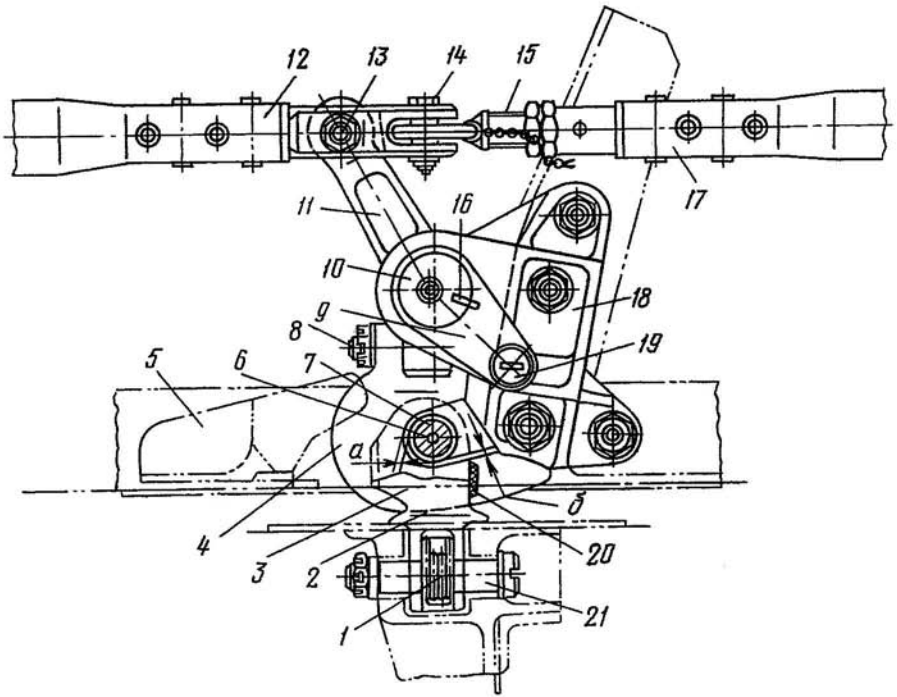


Рис. 31.1. Боковой замок рампы грузолюка:

1 — пружина вилки; *2* — резиновая манжета; *3* — вилка; *4* — крюк; *5* — ограничитель крюка; *6* — ось ролика вилки; *7* — ролик вилки; *8* — болт крюка; *9* — серьга; *10* — эксцентриковая ось; *11* — качалка; *12, 17* — тяга; *13, 14* — болт; *15* — наконечник (ухо); *16* — контрольная метка оси; *18* — корпус; *19* — крепежный болт; *20* — контрольная метка закрытого положения замка; *21* — ось вилки

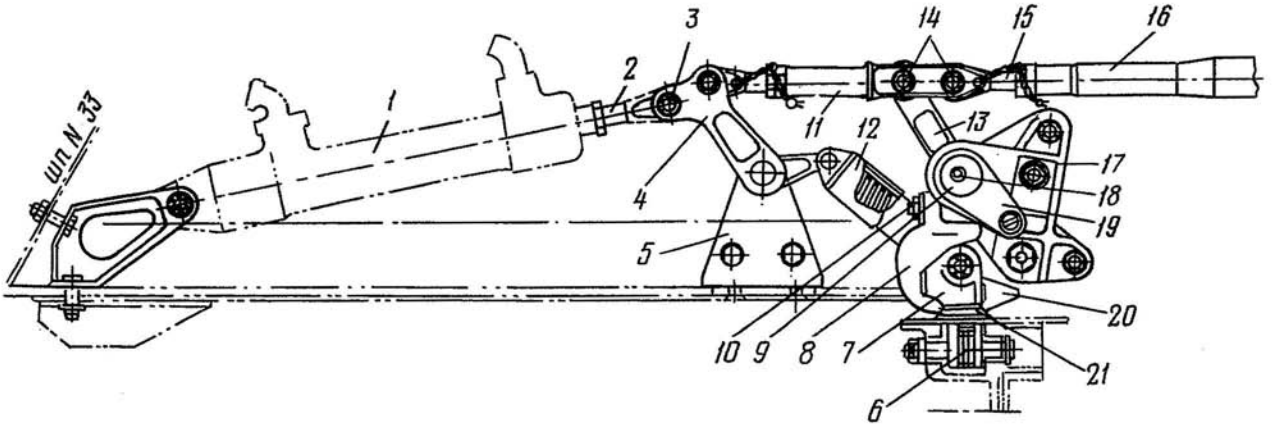


Рис. 31.2. Система управления боковыми замками рампы:

1 — гидроцилиндр; *2* — ухо штока; *3, 10, 14* — болт; *4* — промежуточная качалка; *5* — кронштейн; *6* — пружина вилки; *7* — вилка; *8* — крюк; *9* — эксцентриковая ось; *11, 16* — тяга; *12* — пружинный фиксатор; *13* — качалка; *15* — наконечник (ухо); *17* — корпус замка; *18* — масленка оси крюка и качалка; *19* — серьга оси крюка; *20* — контрольная метка; *21* — резиновая манжета вилки

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	промежуточного механизма, и отсоедините гидроцилиндр *1*; — убедитесь, что шток гидроцилиндра *1* полностью вытянут, а крюки *8* находятся в закрытом положении; — расконтрите ухо *2* штока гидроцилиндра *1* и, проворачивая ухо, установите его в положение для соединения с качалкой *4* промежуточного механизма, расположенного в районе шп. № 34; — дополнительным проворачиванием на пол-оборота ухо *2* гидроцилиндра *1* обеспечьте уменьшение люфта в системе управления, а затем соедините ухо *2* штока гидроцилиндра *1* с качалкой *4*; — проверьте щупом на всех замках величину зазора «а» между крюком замка и роликом вилки. Зазор «а» должен быть в пределах 0—1 мм при выступании контрольных меток на крючках на 3—4 мм за пределы вилки; — заверните ключом $S = 14 \times 17$ контргайку уха *2*;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— соедините ухо *2* с качалкой *4* болтом, установите шайбу, навинтите, затяните ключом гайку и застопорите шплинтом 1,5 мм. При выступании контрольных меток на крюках одного или нескольких замков менее чем на 3 мм отрегулируйте систему управления в следующем порядке: — опустите рампу, снимите защитные крышки замков, осмотрите и замените поврежденные детали и поднимите рампу; — расконтрите тяги *17* управления (см. рис. 31.1) с обеих сторон регулируемого замка и ослабьте затяжку контргаек; — расшплинтуйте и выньте болт, отсоедините качалку *11* крюка от тяг *12*; — поверните крюк *4* до упора в ролик *6* вилки замка; — отрегулируйте поворотом наконечника длину тяги *12* для свободного соединения с качалкой *11* крю-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ка *4*, при этом крюки соседних замков не должны отходить от роликов и зазор «а» должен оставаться постоянным; — аналогично отрегулируйте другие замки; — по отверстиям в стаканах тяг проверьте минимальный заход резьбы наконечников; — проведите на всех замках контрольную проверку зазора «а» (он должен быть 0—1 мм при выступании контрольных меток на крюках на 3—4 мм); — затяните контргайки, законтрите ухо *2*, гайку и стакан, опломбируйте тягу. Красной эмалью нанесите контрольные риски на тягах; — проверьте работу системы управления замками; — установите на прежнее место защитные крышки. В случае замены дефектных деталей замков при регулировке зазора «а» проверьте вертикальный зазор «б» меж-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ду крюком *4* замка и роликом *7* вилки (см. рис. 31.1). Допустимые зазоры «б» на замках, расположенных на шп. № 34 и 40, составляют 0—1,5 мм, а на остальных замках 0—1 мм. Регулировку зазора «б» производите в такой последовательности: — опустите рампу, снимите защитные крышки боковых замков и опять поднимите рампу; — расшплинтуйте, выньте болт и отсоедините тяги управления *17* (см. рис. 31.1) от качалки *11* крюка *1* регулируемого замка; — вывинтите крепежный болт *19* серьги *9;* — серьгой *9*, вращая ось эксцентрика *10*, увеличьте расстояние между контрольными точками, расположенными на оси крюка *4* (отверстие масленки) и оси вилки *3*; — подведите и прижмите крюк *4* к ролику вилки *6* до упора;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— установите серьгу *9* в положение для крепления. Если отверстие серьги не совпадает с крепежным отверстием на корпусе *18* замка, то, проворачивая серьгу *9*, приблизьте точки на осях крюка *4* и вилки *3* (зазор «б» увеличится); **Примечания:** 1. При регулировке зазора «б» не допускайте смещение более 2,5 мм одной из контрольных точек относительно перпендикуляра, опущенного на настил рампы из другой контрольной точки. 2. Величину отклонения измеряйте угольником 26-9222-30-1. — закрепите серьгу *9* крюка *4* на корпусе замка болтом *19* и проверьте зазор «б» специальным щупом. Щуп не должен проходить; — соедините тяги *17* с качалкой *11* и проверьте за-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
		зор «а». Если зазор «а» больше 1 мм, уменьшите его; — обновите контрольную метку *16* на оси и серьге *9* регулируемого замка красной эмалью ПФ-223; — выполните контрольную проверку работы боковых замков и системы управления ими. Детали должны перемещаться свободно, без заеданий, во всем диапазоне рабочего хода; — установите на боковые замки защитные крышки и закрепите их винтами.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32**	На страницах 112—114	
Пункты РО 2.04.01.58,59	**Осмотр кранов ручного насоса гидросистемы управления рампой и проверка их работоспособности**	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышку гидропульта наземного управления рампой на левом борту грузовой кабины в районе шп. № 32—33 и лючок крана 26-5643-0 включения питания ручного насоса на пульте ручного насоса управления рампой.			Т
2. Убедитесь в легкости переключения кранов ручного насоса:			Т
2.1. Рукоятку распределительного многопозиционного крана 26-5660-0 поперемен-но установите в следующие положения: II — «В ГИДРОБАК» (рис. 32.1); III — «К КРАНАМ 1, 2, 3 И В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ», IV — «ЗАКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА И БОКОВЫХ ЗАМКОВ», V — «НАКАТ РАМПЫ», VI — «ОТКАТ РАМПЫ», VII — «ОТКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА».			
2.2. Ручку крана 25-5643-0 включения питания ручного насоса установите в по-ложение «ИЗ ГИДРОБАКА», а затем в положение «ИЗ ЕМКОСТИ».			
Краны должны переключаться легко, с усилием не более 2 Н·м (20 кгс·м).*		Если кран переключается от рукоятки с затруднением (с усилием более 20 кгс·м), выясните причину заедания крана. При необходимости кран замените.	
3. Проверьте работоспособность кранов ручного насоса гидросистемы и убеди-тесь в отсутствии течи масла АМГ-10 из соединений:			Т
3.1. Рукоятку крана 26-5643-0 включения питания ручного насоса установите в положение «ИЗ ГИДРОБАКА».			
3.2. Переключите распределительный многопозиционный кран 26-5660-0 в поло-жение III — «К КРАНАМ № 1, 2, 3 И В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ».			
3.3. Создайте давление в аварийной системе с помощью ручного насоса НР-01/1.			
3.4. Переключите кран 26-5660-0 в положение IV — «ЗАКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА И БОКОВЫХ ЗАМКОВ».			
* Величина справочная, измерению не подлежит.			

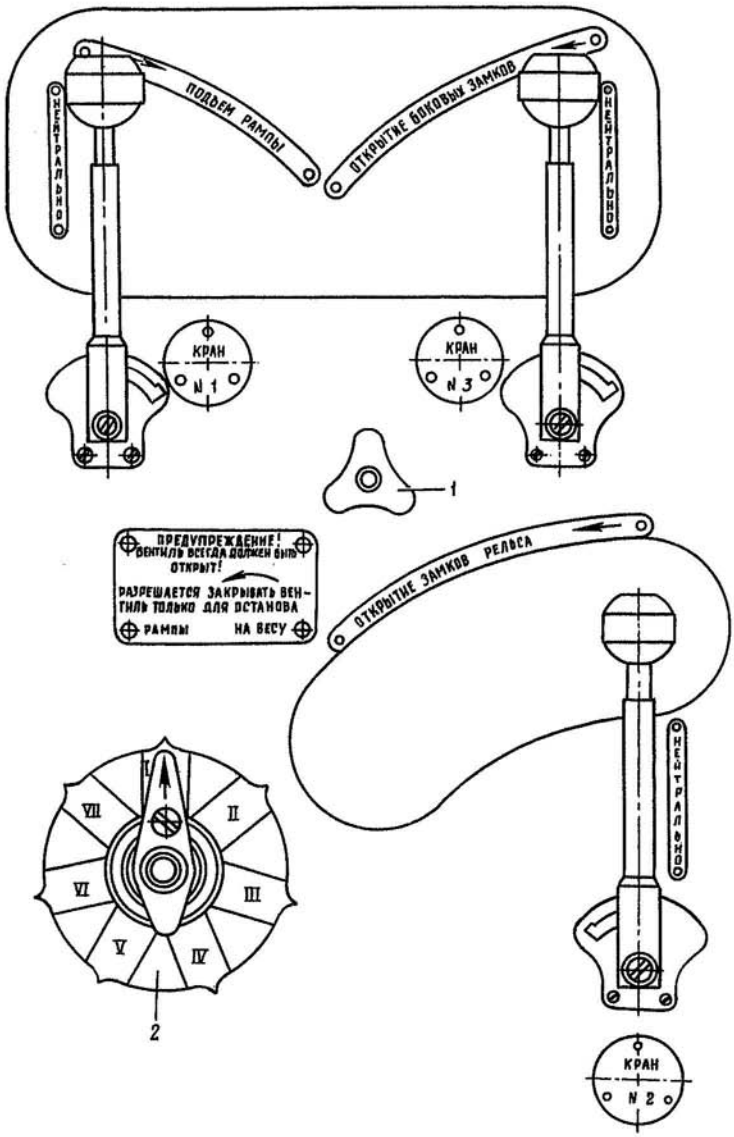


Рис. 32.1. Гидропульт управления рампой на шп. № 33:

1 — вентиль дроссельного крана; *2* — распределительный кран с положениями: I — «НЕЙТРАЛЬНО»; II — «В ГИДРОБАК»; III — «К КРАНАМ № 1, 2, 3 И В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ»; IV — «ЗАКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА И БОКОВЫХ ЗАМКОВ»; V — «НАКАТ РАМПЫ»; VI — «ОТКАТ РАМПЫ»; VII — «ОТКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА»

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.5. Установите кран 26-5660-0 в положение I — «НЕЙТРАЛЬНО», а кран 26-5643-0 включения питания ручного насоса — в положение «ЗАКРЫТ». 3.6. Осмотрите трубопроводы в местах соединения со штуцерами кранов. Проверьте, нет ли течи масла АМГ-10 в соединениях. 4. Закройте крышку гидропульта наземного управления рампой и лючок крана 26-5643-0 включения питания ручного насоса.	При наличии течи масла АМГ-10 в соединениях со штуцерами подтяните гайки трубопроводов или замените уплотнительные кольца.	Т

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

К РО самолетов Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33**	На странице 115
Пункты РО 2.04.01.61,118	**Слив отстоя из топливоулавливающих бачков системы дренажа топливных баков**	Трудоемкость — 0,38 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите чехол с воронки для слива конденсата из баков.		Т
2. Слейте отстой из топливоулавливающего бачка системы дренажа топливных баков, нажав штырем воронки для слива конденсата на клапан, расположенный у нервюры № 12 в носке крыла.		К
3. Отсоедините воронку от клапана и убедитесь в надежности закрытия клапана слива отстоя из топливоулавливающего бачка.	В случае неполного закрытия клапана отожмите его штырем воронки и отпустите.	К
4. Аналогично пп. 2 и 3 слейте отстой из системы дренажа другого полукрыла.		К
5. Закройте воронку чехлом.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Воронка 24-9243-200 для слива конденсата из баков; емкость 1,5—2 л.	

К РО самолетов Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34**	На страницах 116—117	
Пункты РО 2.04.01.62,122	**Осмотр крана перекачки топлива и датчика СДУ1А-0,1**	Трудоемкость — 0,47 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в районе нервюры № 7а крыла справа.			Т
2. Откройте откидную панель правой СЧК, отвинтив отверткой винтовые замки.			Т
3. Осмотрите кран перекачки топлива, установленный на заднем лонжероне крыла в районе нервюры № 7а и убедитесь в надежности его крепления и отсутствии течи топлива.		Замените кран, имеющий течь топлива по разъемам. При ослаблении крепления подтяните ключом $S=10\times12$ гайки крепления крана.	К
4. Закройте откидную панель правой СЧК и завинтите отверткой винтовые замки ее крепления.			Т
5. Аналогично осмотрите кран перекачки топлива, установленный на левом полукрыле.			К
6. Откройте крышку люка «РАЗЪЕМ ПОС», расположенного возле правой мотогондолы в районе нервюры № 7а крыла, отвинтив отверткой винтовые замки.			Т
7. Осмотрите с подсветом датчик СДУ1А-0,1 сигнализации критического давления в топливных баках. Убедитесь в надежности его крепления и чистоте отверстия в штуцере подвода статического давления.		Поврежденную контровку замените. При ослаблении крепления датчика подтяните ключом $S=7\times9$ гайки болтов его крепления. Загрязненное отверстие прочистите (работу выполняет специалист по АиРЭО).	И
8. Закройте крышку люка «РАЗЪЕМ ПОС» и завинтите отверткой винтовые замки ее крепления.			Т
9. Аналогично осмотрите датчик СДУ1А-0,1 на левом полукрыле.			И
10. Уберите стремянку от самолета.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
	Лампа переносная ПЛ36-20; стремянка 24-9002-500; отвертка ГОСТ 24437 — 80.		

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35**	На странице 118
Пункты РО 2.04.01.63	**Осмотр нижнего аварийного люка**	Трудоемкость — 0,21 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышки двух лючков на наружной обшивке крышки нижнего аварийного люка, отвернув отверткой замки крепления крышек.		Т
2. Нажмите замок и откройте крышку лючка на створке люка для доступа к рукоятке ручного открытия аварийного люка.		Т
3. Осмотрите с подсветом через открытые лючки в доступных местах нижнюю крышку, створку и детали механизма управления замком нижнего аварийного люка. Убедитесь в отсутствии загрязнений и коррозии.	Загрязнения удалите чистой ветошью, смоченной нефрасом. Продукты коррозии удалите шлифовальной шкуркой.	К
4. Осмотрите рукоятку ручного открытия нижнего аварийного люка. Убедитесь, что рукоятка находится в крайнем нижнем положении и ее лапки заведены до отказа под выступы фиксатора рукоятки (фасонной шайбы).		К
5. Закройте крышки лючков на створке и нижней крышке нижнего аварийного люка и зафиксируйте их замками.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; лампа переносная ПЛ36-20.	

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35а**	На странице	
Пункт РО 6.00.24	Осмотр элементов конструкции нижнего аварийного люка и силовых элементов фюзеляжа	Трудоемкость	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Поднимите самолет на гидроподъемниках, как указано в ТК №14 выпуска 11 "ШАССИ".			Т
2. Уложите на землю (для предотвращения повреждения нижнего аварийного люка) шину от колеса К2-105.			Т
3. Откройте лючок снизу фюзеляжа между шп. № 9-10 и отсоедините тандер, стопорящий качалку управления открытием нижнего аварийного люка.			Т
4. Откройте лючок 6 (рис. 35а.1) для доступа к ручке 1 ручного открытия замка.			Т
5. Выведите лапки ручки 1 ручного открытия замка из фиксатора ручки, повернув ручку 1 на 45° и оттянув ее вверх до упора.			Т
6. Откройте нижний аварийный люк.			Т
При открытии люка обращайте внимание на то, чтобы крышка уперлась в шину от колеса К2-105.			
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ! *Открытие крышки люка производите со страхующим у люка.*			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35а

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
7. Осмотрите нижний аварийный люк и убедитесь в отсутствии :	
7.1. Загрязнений на внутренней крышке 5 и профиле герметизации 9.	Загрязнения удалите хлопчатобумажной ветошью, веником, щеткой.
7.2. Трещин, ослабления заклепок, коррозий на внутренней обшивке 3, внутренней крышке 5.	Ослабленные заклепки подтяните или замените. При наличии трещины установите усиливающую накладку, как указано в вып.26. Коррозию зачистите, восстановите ЛКП.
7.3. Отклеивания, вырывов и потертостей профиля герметизации 9. На профиле герметизации допускаются продольные прорывы и трещины длиной не более 30 мм.	Поперечные трещины, отклеивание, продольные порывы и трещины длиной более 30 мм подклейте, тщательно обезжирив склеиваемые поверхность чистым бензином. Вырванный участок профиля восстановите, вклеив новый участок профиля или заменив резиновый профиль

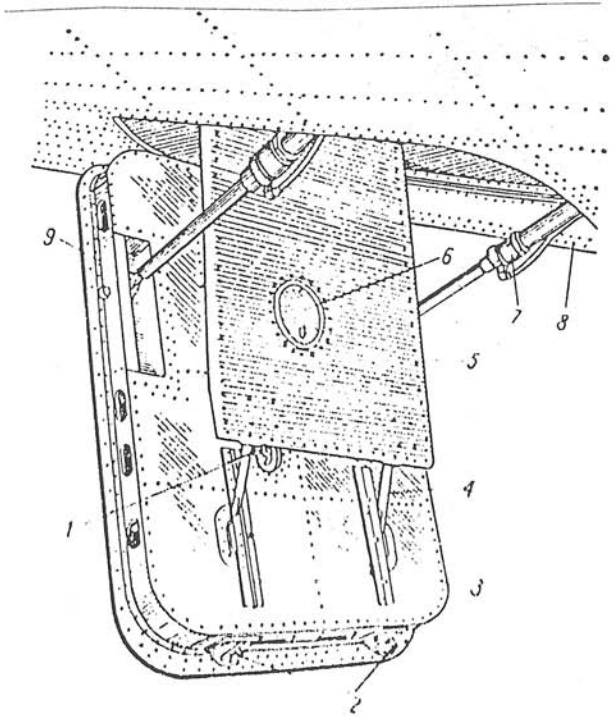


Рис. 35а.1. Нижний аварийный люк:
1 — ручка ручного открытия замка; *2* — качалки-захваты; *3* — внутренняя обшивка люка; *4* — тяга; *5* — внутренняя крышка люка; *6* — лючок для доступа к ручке замка; *7* — гидроцилиндр; *8* — окантовка люка; *9* — профиль герметизации

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35а		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7.4. Трещин, коррозии стенок окантовки люка.	При наличии трещин произведите ремонт, как указано в вып.26. Коррозию зачистите, восстановите ЛКП.	
8. Через круглые отверстия в стенках окантовки люка (слева и справа) осмотрите в подпольном пространстве фюзеляжа между шп. № 9-10 обшивку, стрингера, низинки шпангоутов, как указано в п.3 ТК № 105 настоящего выпуска.		К
9. Снимите крышку люка на стенке окантовки люка (сзади против полета) и порожек в районе шп.№ 10.		Т
10. Осмотрите пространство в подпольной части фюзеляжа между стенкой окантовки люка и шп. № 10. Убедитесь в отсутствии трещин, коррозии, нарушения ЛКП. Осмотр производите как указано в п.3 ТК № 105 настоящего выпуска.		К
11. Установите на место крышку люка на стенке окантовки люка (сзади против полета) и порожек в районе шп. № 10, завернув винты крепления.		Т
12. Закройте нижний аварийный люк и заведите лапки ручки 1 ручного открытия замка в фиксатор ручки, опустив ручку вниз и повернув ее на 45 °.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35а

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
13. Закройте лючок 6 для доступа к ручке 1 ручного открытия замка.		Т
14. Установите на место тандер, стопорящий качалку управления открытием нижнего аварийного люка.		Т
15. Закройте лючок снизу фюзеляжа между шп. № 9-10.		Т
16. Уберите от самолета шину от колеса К2-105.		Т
17. Опустите самолет с гидроподъемников, как указано в ТК № 14 вып.11 «Шасси».		К

Контрольно-проверочная апапаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка, лампа переносная ПЛ36-20, веник	Нефрас- С50/170, ветошь обтирочная.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36**	На страницах 119—122	
Пункты РО 2.04.01.64, 65, 87	**Осмотр центрального и боковых неподвижных рельсов, кронштейна-водила, передних узлов по центральной и продольным балкам рампы, узлов навески наезда и узлов фиксации башмаков**	Трудоемкость — 1,17 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой винты и снимите обтекатели с кронштейна-водила (переднего кронштейна навески рампы) и с передней части центрального рельса.			Т
2. Откатите рампу под фюзеляж.			Т
3. Промойте нефрасом и протрите чистой ветошью кронштейн-водило, передние узлы навески по центральным и продольным балкам рампы, боковые неподвижные рельсы рампы (отклоняя в сторону резиновую ленту), доступные участки центрального рельса рампы. Прочистите дренажные отверстия в рельсах.			Т
4. Осмотрите с подсветом в доступных местах центральный и боковые неподвижные рельсы. Убедитесь в отсутствии повреждений, влаги, льда, грязи, нарушения ЛКП, коррозии.		Замените рельсы, имеющие трещины, деформацию. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8. Восстановите ЛКП.	К
5. Осмотрите кронштейн-водило и передние узлы навески, установленные на центральных и боковых балках рампы. Убедитесь, что нет трещин, деформаций, коррозионных поражений кронштейна-водила, кронштейнов, осей втулок передних узлов навески рампы, ослабления затяжки и вытяжки болтов крепления кронштейнов к центральным и боковым балкам рампы, нарушения контровки гаек и повреждения ЛКП кронштейнов навески рампы.		Замените кронштейны и оси втулок, имеющие трещины и деформации. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8. Замените болты, имеющие вытяжку. Подтяните болты, имеющие ослабление затяжки. Переконтрите гайки, имеющие нарушение контровки.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Нарушенное ЛКП восстановите.	
6. Осмотрите узлы фиксации башмаков наезда, расположенные между шп. № 35—36:		К
6.1. Снимите башмаки и убедитесь, что нет деформаций деталей, вытяжки и разрушений пружин узла фиксации.		
6.2. Проверьте работу фиксаторов, отжав их вверх и отпустив. Под действием пружин фиксаторы должны резко возвращаться в исходное положение.	При замедленном срабатывании фиксаторов замените их пружины.	
6.3. Установите башмаки на место.		
7. Смажьте снаружи тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 (без разборки) шарнирные соединения и оси (ролики) кронштейна-водила и передних узлов навески рампы.		К
8. Протрите ветошью, смоченной маслом МК-8, неподвижные боковые рельсы, отклоняя резиновую ленту.		К
9. Установите на место обтекатель кронштейна-водила, передний обтекатель центрального рельса и закрепите их винтами.		Т
10. Откройте замки механизмов фиксации наезда (рис. 36.1), повернув переключатели *4* механизмов в положение «ОТКРЫТО», отклоните вверх наезд *13* и зафиксируйте его в этом положении подпоркой.		Т
11. Промойте нефрасом детали механизмов фиксации наезда рампы, кронштейны *5*, *12* навески наезда, механизм ограничителя отклонения наезда, ролики управления механизмом фиксации наезда, расположенные в районе шп. № 40.		Т
12. Осмотрите детали механизмов фиксации наезда рампы, кронштейны *5*, *12* навески наезда, механизм ограничителя отклонения наезда. Убедитесь, что нет трещин, деформаций, коррозионных повреждений кронштейнов навески *5*, *12*, вилки-переключателя *4*, коромысла *6*, толкателя *8*, защелки *9*, крюка *10*, пальца *11*, корпуса *2* замка; вытяжки и разрушения пружин *3*, *7*, *14*, тяг ограничителя отклонения наезда; ослабления затяжки и вытяжки болтов крепления	Замените кронштейны навески, детали механизма фиксации, тяги ограничителя отклонения наезда, имеющие трещины, деформацию и разрушения.	К

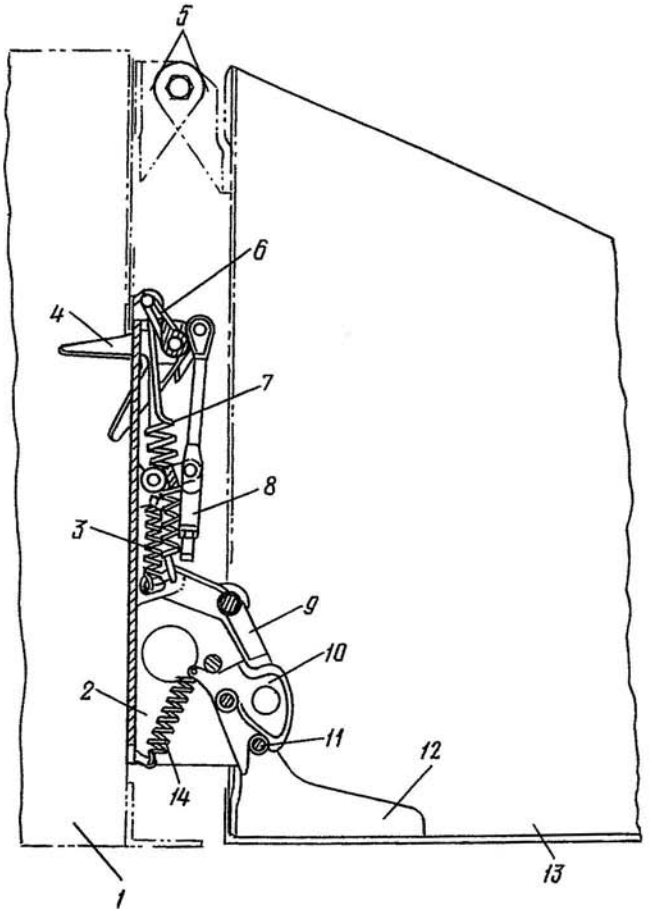


Рис. 36.1. Замок механизма фиксации наезда рампы:

1 — рампа; *2* — корпус замка; *3* — пружина защелки; *4* — вилка-переключатель; *5, 12* — кронштейн навески; *6* — коромысло; *7* — пружина коромысла; *8* — толкатель; *9* — защелка; *10* — крюк; *11* — палец кронштейна наезда; *13* — наезд; *14* — пружина крюка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
кронштейнов *5*, *12* навески, корпуса *2* замка, нижней опоры рампы; нарушений контровки гаек болтов, осей; повреждения ЛКП узлов навески и замка фиксации наезда. Убедитесь в наличии красных меток «Открыто» и «Закрыто» положения замков наезда.	Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8. Замените болты, имеющие вытяжку. Переконтрите гайки, имеющие нарушение контровки. Замените пружины, имеющие вытяжку и разрушения. Поврежденное ЛКП восстановите.	
13. Смажьте с помощью шприца маслом МК-8 шарнирные соединения механизма ограничителя отклонения наезда, кронштейнов навески наезда, механизма фиксации наезда рампы, роликов управления механизмом фиксации наезда (шп. № 40).		К
14. Смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 зевы вилок-переключателей *4*, крюков *10*, переднюю часть защелок *9* механизма фиксации наезда, пальцы *11* кронштейнов наезда. Излишки смазки удалите ветошью.		К
15. Уберите подпорку, опустите наезд *13* рампы и закройте замки механизмов фиксации наезда, повернув переключатели *4* механизмов в положение «ЗАКРЫТО».		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; шприц; лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267 — 74; масло МК-8 ГОСТ 6457 — 66; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37**	На страницах 123—125	
Пункты РО 2.04.01.66, 67, 87	**Осмотр передней и задней кареток кронштейна-водила (переднего кронштейна навески рампы)**	Трудоемкость — 0,45 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой винты и снимите крышки смотровых окон (лючков) на центральном рельсе в районе шп. № 25 — 26 слева и справа.			Т
2. Убедитесь, что сняты обтекатель передней части центрального рельса и обтекатель кронштейна-водила (см. ТК № 36).			Т
3. Перемещая под фюзеляж рампу (от ручного насоса с гидропульта наземного управления рампой у шп. № 33) через передний срез и лючки центрального рельса, осмотрите с подсветом: — переднюю и заднюю каретки кронштейна-водила, подшипники, бандажи и оси; — ходовые *3* и упорные *7* ролики, очиститель *2* и щетки *1* передней каретки (рис. 37.1). Убедитесь в надежности крепления роликов и самих кареток, а также в отсутствии трещин, деформации корпусов и роликов.		Замените детали кареток, имеющие трещины или деформации. Восстановите нарушенную контровку гаек. Загрязненные щетки промойте чистым нефрасом. При износе щеток замените очиститель. При ослаблении крепления роликов или самих кареток подтяните болты их крепления.	К
4. Проверьте правильность установки стопорных шайб *4*, *9* крепления осей ходовых и упорных роликов, их целость и отсутствие деформации. Стопорные шайбы должны находиться (утопать) в канавках осей.		Заведите в канавки стопорные шайбы, вышедшие из канавок осей. Замените разрушенные и деформированные стопорные шайбы.	К

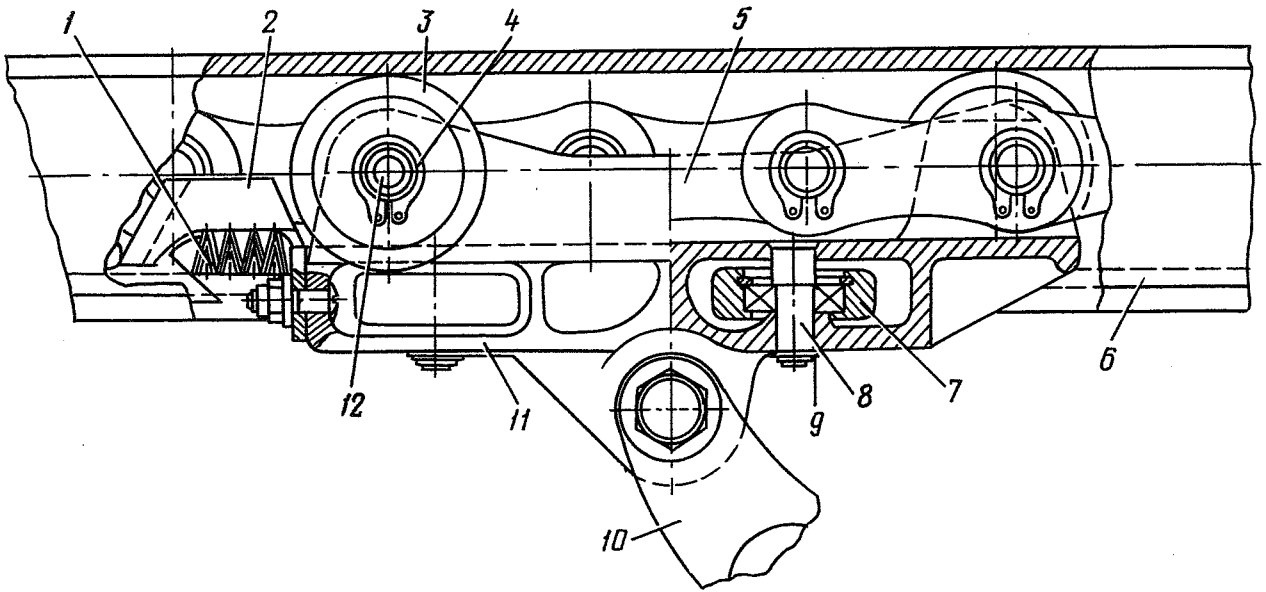


Рис. 37.1. Передняя каретка кронштейна-водила (переднего кронштейна навески рампы):

1 — щетка; *2* — корпус очистителя; *3* — ходовой ролик; *4, 9* — стопорная шайба; *5* — тяговая цепь; *6* — центральный рельс; *7* — упорный ролик; *8, 12* — ось; *10* — кронштейн-водило; *11* — корпус каретки

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Очистите нефрасом от загрязненной смазки в доступных местах детали передней и задней кареток кронштейна-водила и смажьте их (без разборки соединений) смазкой ЦИАТИМ-201.		К
6. Установите на место крышки смотровых окон и закрепите их винтами.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80; кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505 — 80; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38**	На страницах 126—131	
Пункты РО 2.04.01.68, 69, 87	**Осмотр и проверка натяжения тяговой цепи рампы**	Трудоемкость — 1,30 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте отверткой винтовые замки и снимите панели пола между шп. № 23 — 24 и у шп. № 32.			Т
2. Отверните ключом S=8 гайки, снимите пружинные и плоские шайбы, снимите верхние крышки с корпусов ведущей и ведомой звездочек привода рампы.			Т
Примечание. При снятии верхних крышек корпусов ведущей и ведомой звездочек соблюдайте осторожность, чтобы не повредить слой герметика, нанесенный между крышкой, фибровой прокладкой и фланцем корпуса.			
3. Убедитесь, что сняты крышки смотровых окон на центральном рельсе в районе шп. № 25 — 26 слева и справа и обтекатель передней части центрального рельса (см. ТК № 37).			Т
4. Перемещая под фюзеляж рампу (от ручного насоса с гидропульта наземного управления рампой у шп. № 33) через смотровые окна, передний разрез центрального рельса и верхние окна корпусов ведущей и ведомой звездочек осмотрите с подсветом: звенья *4* тяговой цепи, оси *5*, втулки *9*, катки *6*, заклепки *2* (рис. 38. 1).			К
С повышенным вниманием осматривайте усиленный участок двенадцати пар звеньев после узла крепления передней каретки.		Замените детали тяговой цепи, имеющие трещины или деформацию.	
Убедитесь, что нет деформаций, повреждений, коррозии на деталях цепи, ослабления или среза заклепок.		Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	
		Подтяните ослабленные заклепки, срезанные заклепки замените.	
5. Проверьте правильность установки стопорных шайб *3* и крепление полиэтиленовых крышек *7* и фиксаторов.		Заведите в канавки стопорные шайбы, вышедшие из канавок осей. Замените раз-	К

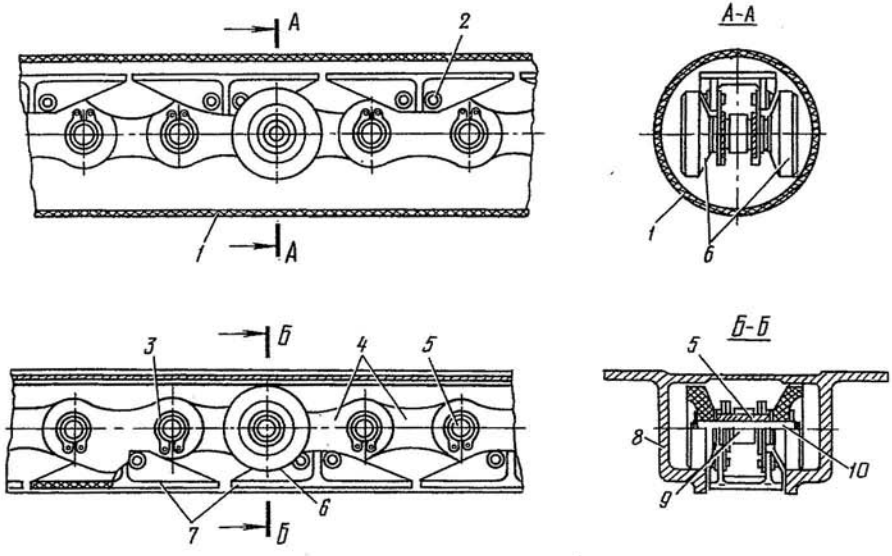


Рис. 38.1. Тяговая цепь рампы:

1 — защитные пластмассовые кожухи; *2* — заклепка; *3* — стопорная шайба; *4* — звенья цепи; *5* — ось; *6* — пластмассовые катки; *7* — полиэтиленовые крышки; *8* — центральный рельс; *9* — втулка; *10* — ось катка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	рушенные и деформированные стопорные шайбы. Закрепите ослабленные полиэтиленовые крышки и фиксаторы.	
6. Через хвостовую часть центрального рельса проверьте натяжение тяговой цепи по положению катков. Убедитесь, что нет провисания цепи у шп. № 31 Катки *6* у шп. № 31 должны быть плотно прижаты к верхней полке профиля центрального рельса. Зазор между вертикальными стенками центрального рельса и пластмассовыми катками *6* (находящимися в момент измерения на ведомой звездочке) должен быть равномерным.	При обнаружении провисания цепи у шп. № 31 произведите натяжение тяговой цепи, для чего: — расконтрите регулировочные болты *2* (рис. 38.2) на корпусе ведомой звездочки; — отпустите ключом S= =14×17 контргайки *3, 4* болтов *2*; — поочередно вращая головки болтов *2*, добейтесь требуемого натяжения тяговой цепи. **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.** ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПЕРЕКОСОВ ОСИ ЗВЕЗДОЧКИ УГЛЫ ПОВОРОТА БОЛТОВ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РАВНЫМИ; — затяните контргайки *3, 4* и нанесите контрольные риски на контргайки и корпус ведомой звездочки красной краской	К

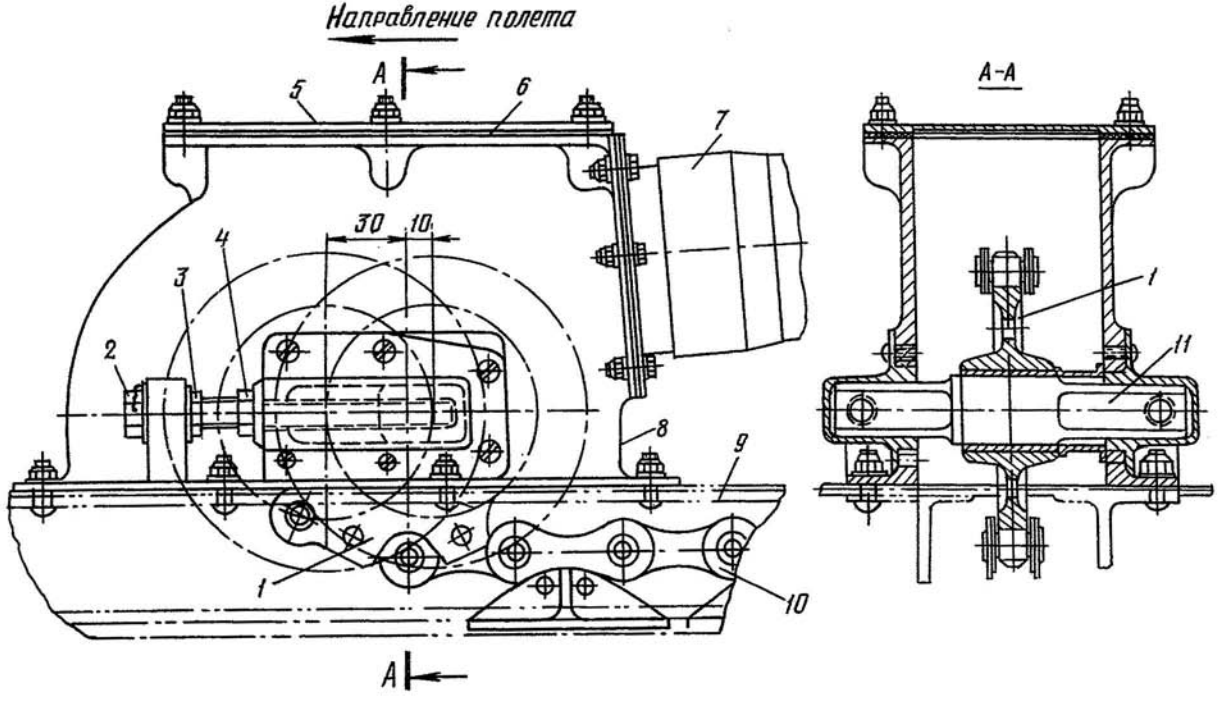


Рис. 38.2. Механизм натяжения тяговой цепи рампы:

1 — ведомая звездочка; *2* — болт регулировки натяжения цепи; *3, 4* — контргайки; *5* — крышка; *6* — прокладка; *7* — защитный кожух; *8* — корпус; *9* — центральный рельс; *10* — тяговая цепь; *11* — ось звездочки

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	(эмалью ХВ-16), предварительно удалив старые контрольные риски, если они не совпадают; — законтрите регулировочные болты *2* контровочной проволокой КО 1,4.	
7. Очистите волосяной кистью с нефрасом ведущую и ведомую звездочки от старой смазки и загрязнений.		Т
8. Пролейте маслом МК-8 шарниры тяговой цепи рампы через корпуса ведущей и ведомой звездочек при перемещении рампы от электропривода из открытого положения в закрытое.		К
9. Смажьте без разборки соединений ведущую и ведомую звездочки смазкой ЦИАТИМ-201.		К
10. Осмотрите слой герметика, нанесенного между верхними крышками, фибровыми прокладками и фланцами корпусов ведущей и ведомой звездочек. Убедитесь, что нет повреждения слоя герметика.	При незначительном повреждении отдельных участков герметика УЗОМЭС-5 восстановите поврежденные участки. При значительном повреждении герметика: — тщательно удалите нанесенный герметик с фибровой прокладки, крышек и корпусов ведомой и ведущей звездочек; — смажьте фибровые прокладки смазкой ЦИАТИМ-201 и установите их на корпусы звездочек.	Т
11. Установите на место крышки корпусов ведущей и ведомой звездочек, наденьте на шпильки корпусов плоские шайбы, пружинные шайбы, наверните и затяните ключом $S=8$ гайки.		Т
12. Установите на место снятые панели пола и закройте отверткой винтовые замки их крепления.		Т

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
	Отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20; ключ открытый $S=8$ ГОСТ 2839—80 Е; кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; масло МК-8 ГОСТ 6457—66; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39**	На страницах 132—134	
Пункты РО 2.04.01.70, 71; 87	**Осмотр подвижных рельсов, боковых кронштейнов рампы и кареток боковых кронштейнов**	Трудоемкость — 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Опустите рампу до упора в грунт с гидропульта наземного управления рампой у шп. № 33 (в положение для наземной погрузки колесной техники).			Т
2. Промойте нефрасом и протрите сухой ветошью боковые подвижные рельсы с шарнирными соединениями и осями навески, боковые кронштейны навески рампы с каретками боковых кронштейнов.			Т
3. Осмотрите боковые подвижные рельсы с шарнирными соединениями и осями навески, обратив повышенное внимание на вилки крепления гидроцилиндров, серьги рельсовых замков, ушки крепления подвижных рельсов с кронштейнами боковых рельсов.		Замените подвижные рельсы и серьги, имеющие трещины и деформацию. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	К
Убедитесь, что нет трещин, деформаций, коррозионных поражений подвижных рельсов, серег рельсовых замков; вытяжки и ослабления затяжки болтов крепления серег к подвижным рельсам; нарушений контровки гаек на болтах крепления рельсов к гидроцилиндрам, гаек на осях крепления подвижных рельсов к боковым рельсам.		Подтяните болты, имеющие ослабление затяжки. Замените болты, имеющие вытяжку. Переконтрите гайки, имеющие нарушения контровки.	
4. Осмотрите боковые кронштейны *1* навески рампы, обратив особое внимание на ухо *2* кронштейна *1* (рис. 39.1). Убедитесь, что нет трещин, деформаций, коррозионных повреждений боковых кронштейнов *1*, уха *2*, ослаблений затяжки и вытяжки болтов *11* крепления бокового кронштейна *1* и уха *2*, нарушений лакокрасочного покрытия.		Замените болты, имеющие вытяжку. Восстановите поврежденное ЛКП.	К
5. Осмотрите каретки боковых кронштейнов *1*.			К
Убедитесь, что нет трещин, деформаций, коррозии корпуса *9* кареток, бандажей ходовых и упорных роликов, смятия стенок канавок под стопорные шайбы на осях *4*, износа и загрязнения войлока-очистителя, ослабления затяжки винтов крепления очистителя, нарушения контровки гаек *6* крепления кареток и повреждения ЛКП корпуса каретки. Убедитесь в правильной установке стопорных шайб осей *4*, в их целости и отсутствии деформаций.		Замените корпус каретки, бандажи ходовых и упорных роликов, имеющие трещины, деформацию.	

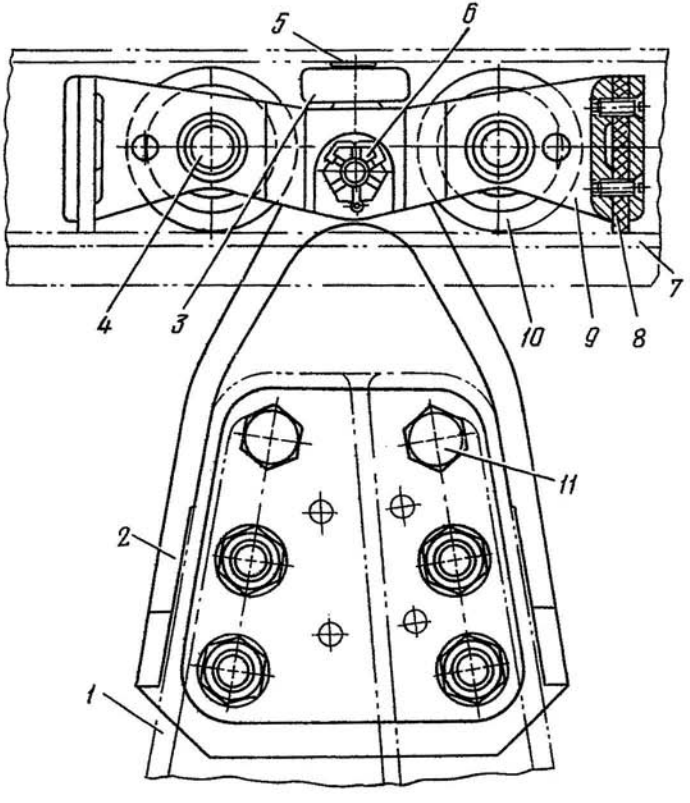


Рис. 39.1. Каретка бокового кронштейна навески рампы:

1 — боковой кронштейн; *2* — ушко; *3* — упорный ролик; *4, 5* — ось; *6* — гайка; *7* — подвижный рельс; *8* — войлок-очиститель; *9* — корпус; *10* — ходовой ролик; *11* — болт

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Войлок-очиститель должен касаться полки рельса. Стопорные шайбы крепления осей роликов должны находиться (утопать) в канавках осей.	Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8. Замените оси крепления роликов, имеющие смятие стенок канавок под стопорные шайбы. Промойте нефрасом загрязненный войлок-очиститель, изношенный войлок замените. Заведите в канавки осей стопорные шайбы, выходящие за пределы канавок. Замените разрушенные и деформированные стопорные шайбы. Восстановите поврежденное ЛКП.	
6. Протрите ветошью, смоченной маслом МК-8, боковые подвижные рельсы *7* рампы.		К
7. Смажьте с помощью шприца маслом МК-8 без разборки соединений оси *4* упорных и ходовых роликов *3,10* боковых кронштейнов *1* навески рампы и оси подвижных рельсов.		К
8. Поднимите рампу с гидропульта наземного управления рампой у шп. № 33.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; шприц.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; масло МК-8 ГОСТ 6457—66; ветошь обтирочная ТУ 64-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; шкурка шлифовальная № 6—8 ГОСТ 6456—82.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40**	На страницах 135—139	
Пункты РО 2.04.01.72; 73; 87	**Осмотр и смазка пороговых и рельсовых замков. Осмотр механизма сигнализации выпущенного положения рампы.**	Трудоемкость — 0,82 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что рампа опущена до упора в грунт (см. ТК № 39).			Т
2. Откройте отверткой замки и крышки двух лючков между шп. № 36 — 37 слева и справа на внутренней облицовке фюзеляжа для подхода к замкам боковых подвижных рельсов рампы.			Т
3. Промойте нефрасом и протрите сухой ветошью детали замков боковых подвижных рельсов.			Т
4. Осмотрите детали замков подвижных рельсов (рис. 40. 1).			К
Убедитесь, что нет:		Замените детали рельсовых замков, имеющие трещины, деформацию.	
— трещин, деформаций, коррозионных повреждений качалок *7*, *10*, защелок *9*, крюков *13* и корпусов *14* рельсовых замков;			
— обрыва пружин *6*, *12*;		Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	
— ослабления затяжки и вытяжки болтов крепления корпуса *14* замка и направляющих накладок *17*;			
— нарушения контровки гаек болтов крепления качалок *7*, *10*, защелок *9*, крюков *13*, двуплечих качалок *2*, контргаек болтов-упоров крюков *13*;		Подтяните ослабленные болты. Замените болты, имеющие вытяжку.	
— нарушения ЛКП корпусов и деталей рельсовых замков;		В случае нарушения контровки гаек проверьте их затяжку и застопорите. Восстановите нарушенное ЛКП.	
— повреждений и отклеивания резиновых профилей *16*.		Замените поврежденный профиль герметизации. Отклеенные участки профиля приклейте клеем 88НП.	
5. Смажьте с помощью шприца маслом МК-8 шарнирные соединения (без их разборки) качалок *7*, *10*, защелок *9*, крюков *13*, двуплечих качалок *2*.			К
6. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 зевы и тыльные части крюков *13*, передние части защелок *9*. Излишки смазки удалите ветошью.			К

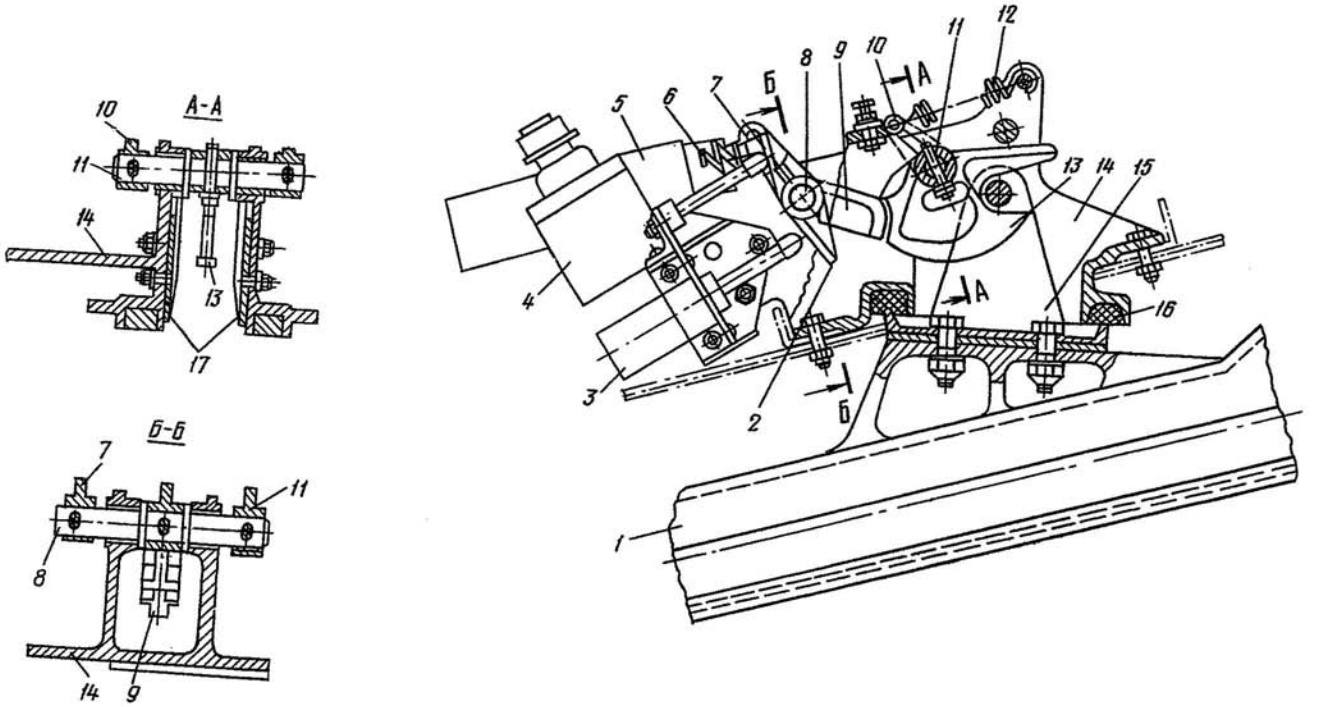


Рис. 40.1. Замок подвижного рельса рампы:

1 — подвижный рельс; *2* — двуплечая качалка; *3, 4* — концевой выключатель; *5* — гидроцилиндр; *6, 12* — пружина; *7, 10* — качалка; *8* — валик защелки; *9* — защелка; *11* — валик крюка; *13* — крюк; *14* — корпус; *15* — серьга рельса; *16* — резиновый профиль герметизации; *17* — направляющая накладка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Закройте крышки двух лючков подхода к замкам подвижных рельсов и зафиксируйте их замками.		Т
8. Откатите рампу под фюзеляж.		Т
9. Отвинтите отверткой винты и снимите два обтекателя замков порога рампы и крышки двух лючков над замками.		Т
10. Промойте нефрасом детали пороговых замков, затем протрите сухой ветошью.		Т
11. Осмотрите замки порога рампы (рис. 40.2).		К
Убедитесь, что нет:		
— трещин, деформаций, коррозионных повреждений качалок *12*, поводка *7*, кронштейна *10* замка, крюка *19*;	Замените детали пороговых замков, имеющие трещины и деформации. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8.	
— обрыва и коррозионного повреждения пружин *11*;	Замените пружины, имеющие обрыв.	
— нарушений контровки болтовых соединений;	При нарушении контровки болтовых соединений проверьте затяжку гаек и восстановите контровку.	
— ослабления и вытяжки болтов крепления кронштейна *10* замка;	Замените болты, имеющие вытяжку; подтяните ослабленные болты.	
— нарушений ЛКП деталей пороговых замков.	Нарушенное ЛКП восстановите.	
12. Осмотрите механизмы управления механическими указателями сигнализации пороговых замков.	Замените резиновые шайбы, имеющие порывы и глубокие трещины. Нарушенную контровку восстановите.	К
Убедитесь в целости резиновых шайб *1* на обтекателях *2* замков, отсутствии трещин, деформаций, коррозионных повреждений деталей, нарушений контровки. Тяги механических указателей *3* должны быть окрашены в красный цвет.	Продукты коррозии удалите. Замените детали, имеющие трещины, деформацию.	

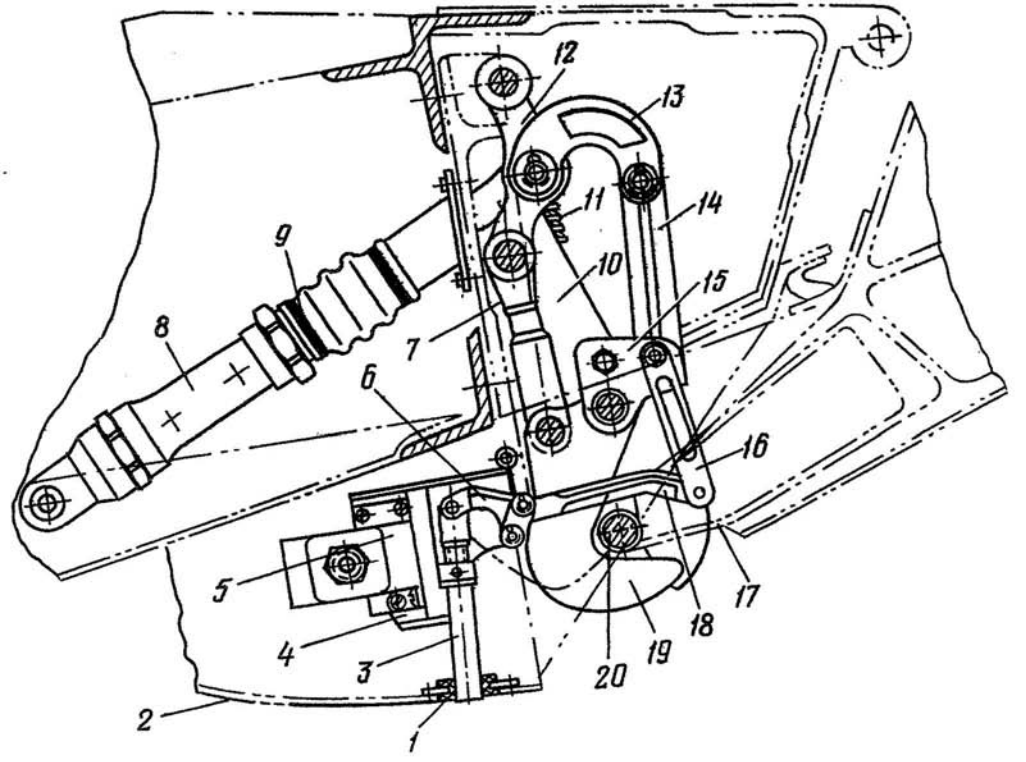


Рис. 40.2. Замок порога с механизмом сигнализации:

1 — резиновая шайба; *2* — обтекатель; *3* — механический указатель; *4* — кронштейн крепления концевого выключателя; *5* — концевой выключатель; *6*, *16* — рычаг; *7* — поводок; *8* — гидроцилиндр; *9* — гофрированный чехол; *10* — кронштейн замка; *11* — пружина; *12*, *14* — качалка; *13* — серьга; *15* — кронштейн; *17* — боковой кронштейн рампы; *18* — тяга механизма указателя; *19* — крюк; *20* — палец (ось) кронштейна навески рампы

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
13. Пролейте маслом МК-8 с помощью шприца шарнирные соединения (без их разборки) крюков *19*, поводков *7*, качалок *12*, *14* тяг *18*, рычагов *6*, *16*, кронштейнов *15*, серег *13* механизмов управления механическими указателями замков.		К
14. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 зевы кронштейнов *10* и крюков *19*.		К
15. Установите на место обтекатели пороговых замков и закрепите их винтами.		Т
16. Откройте отверткой замки и откиньте крышки лючков на передней части обтекателей боковых рельсов для подхода к механизмам сигнализации выпущенного положения рампы.		Т
17. Осмотрите левый и правый механизмы сигнализации выпущенного положения рампы.	Поврежденные детали замените.	К
Убедитесь в отсутствии трещин, деформаций, коррозионных повреждений деталей, ослабления крепления механизмов.	При ослаблении крепления подтяните гайки. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8. Нарушенное ЛКП восстановите.	
18. Закройте крышки лючков подхода к механизмам сигнализации выпущенного положения рампы и зафиксируйте их замками.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; шприц; отвертка ГОСТ 24437—80; зеркало поворотное 24-9020-800.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; масло МК-8 ГОСТ 6457—66; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; шкурка шлифовальная ГОСТ 6456—82.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 41**	На страницах 140—142	
Пункт РО 2.04.01.74	**Очистка и осмотр грузоподъемного устройства**	Трудоемкость — 0,54 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от пыли и грязи монорельс *1* (рис. 41.1), каретку *6*, обводной ролик, подвижный блок *5*, фиксатор и траверсу, протерев их ветошью, смоченной нефрасом и затем отжатой.			Т
2. Осмотрите монорельс *1* и убедитесь в надежности его крепления и отсутствии повреждений.		Замените участок монорельса, имеющий трещины и сколы.	Т
Проверьте исправность и надежность крепления передних и задних упоров каретки на монорельсе.		Подтяните отверткой ослабленное крепление упоров. Поврежденные резиновые накладки замените.	
3. Осмотрите каретку грузоподъемного устройства и подвижный блок *5* с грузовым крюком. Убедитесь в отсутствии повреждений, надежности крепления щек *3* к корпусу каретки *6*.		Замените катки и ролики каретки, имеющие трещины и сколы. Ослабленные гайки подтяните.	Т
4. Заверните рукоятку *7* стопора каретки и проверьте надежность стопорения каретки грузоподъемностью 1500 кгс на монорельсе *1*. Каретка грузоподъемностью 2000 кгс должна надежно стопориться на любом участке монорельса при ненатянутой лямке тормозного устройства.		При ненадежном стопорении каретки проверьте кинематику привода упора стопора и надежность прижатия упора к нижней поверхности монорельса. Неисправные детали стопора замените.	Т
5. Расстопорите каретку грузоподъемного устройства и прокатите ее по монорельсу. Катки каретки должны вращаться плавно, без заеданий.		При пробуксовке катков смажьте их подшипники маслом МК-8.	Т
6. Осмотрите фиксатор наконечника троса. Убедитесь, что нет трещин и деформаций деталей, обрыва контровочной проволоки КО 0,8 стопорного винта. Наконечник троса должен быть заведен в корпус фиксатора и зафиксирован стопорным винтом.		Замените детали, имеющие трещины и деформации. При отсутствии стопорения винта проволокой доработайте фиксатор согласно указанию	Т

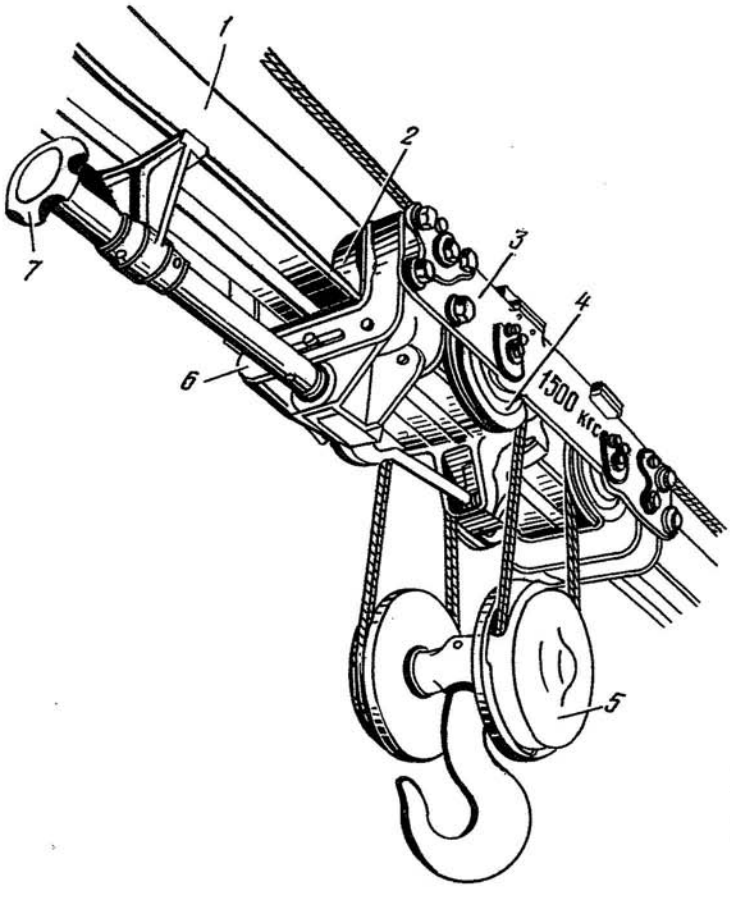


Рис. 41.1. Каретка грузоподъемного устройства:

1 — монорельс; *2* — каток; *3* — щека; *4* — ролик; *5* — подвижный блок с грузовым крюком; *6* — корпус каретки; *7* — рукоятка стопора каретки

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 41

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Осмотрите детали обводного ролика (кронштейн, ограничитель, ролик, ось) без его разборки. Убедитесь, что нет трещин и механических повреждений.	МГА от 31.10.85 г. № 757/У. Поврежденные детали замените. В случае тугого вращения ролика пролейте его ось с помощью шприца маслом МС-20 без демонтажа ролика и удалите ветошью остатки масла с ролика.	Т
8. Осмотрите траверсу подъема грузов и убедитесь в отсутствии ее повреждений.	Забоины, царапины глубиной не более 1,5 мм, продукты коррозии на глубину не более 1,0 мм на балке и серьгах траверсы зачистите шабером с образованием плавных переходов к неповрежденному металлу, зачистите шлифовальной шкуркой № 15—30 и восстановите ЛКП. Трещины на балке траверсы заварите АрДЭС, зачистите и восстановите ЛКП. Замените трос, имеющий вспучивание и обрыв прядей, обрыв более четырех нитей в поверхностном слое на длине шага свивки (шесть прядей).	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; стремянка 24-9002-500.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42**	На страницах 143—148	
Пункты РО 2.04.01.75; 76	**Осмотр бортовой лебедки БЛ-56**	Трудоемкость — 0,89 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Проверьте надежность крепления лебедки путем прикладывания к ней усилия рукой и убедитесь в целости стальных прокладок на штырях крепления лебедок.		Поврежденные детали замените. Ослабленное крепление подтяните.	Т
2. Осмотрите бортовую лебедку и ее узлы. Убедитесь в отсутствии повреждений и трещин на корпусах лебедки, электромагнитного тормоза и барабана.		Повреждения (забоины, риски любых размеров) зачистите надфилем и шлифовальной шкуркой № 6—8 с последующим восстановлением ЛКП. При наличии трещин на корпусе лебедки и на барабане замените лебедку. Замените корпус электромагнитного тормоза, имеющий трещины.	Т
3. Проверьте работу выключателя электромагнитного тормоза: 3.1. Установите выключатель тормоза лебедки в положение «ВЫКЛ.». 3.2. Потяните рукой за трос. Муфта тормоза должна расстопориться, а хвостовик ручного привода должен свободно проворачиваться при вытягивании троса.		Если муфта тормоза не расстопоривается, убедитесь в оттягивании диска якоря пустотелой осью за счет движения выключателя по скошенной площадке на корпусе тормоза и устраните неисправность.	Т
3.3. Включите электромагнитный тормоз, установив выключатель на лебедке в положение «ВКЛ.». Хвостовик лебедки не должен проворачиваться при приложении усилия к тросу в сторону вытягивания.		При проворачивании хвостовика замените пружину электромагнитного тормоза.	
4. Проверьте исправность ручки ручного привода лебедки:			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.1. Вставьте рукоятку ручного привода в шлицевое гнездо снизу на корпусе лебедки и зафиксируйте защелками. Ручка ручного привода должна надежно фиксироваться на хвостовике лебедки.	При ненадежной фиксации ручки на хвостовике лебедки проверьте исправность подпружиненного стопора. Неисправные детали замените (пружину или Г-образный зуб)	
4.2. Нажмите на гашетку рукоятки. Стопор рукоятки должен свободно, без заеданий, выходить из головки ручки.	Если стопор не выходит из головки ручки или не возвращается в исходное положение, проверьте кинематику привода стопора, определите причину и устраните неисправность.	
4.3. Отпустите гашетку. Стопор должен возвратиться в исходное положение.		
5. Выпустите трос лебедки на всю длину.		Т
5.1. Вставьте рукоятку ручного привода лебедки в шлицевое гнездо снизу на корпусе лебедки и зафиксируйте защелкой.		
5.2. Выключите электромагнитный тормоз лебедки, установив выключатель лебедки в положение «ВЫКЛ.».		
5.3. Вращением рукоятки ручного привода выпустите трос на всю его рабочую длину, вытягивая рукой за крюк подвижного блока. Чтобы не повредить трос, аккуратно складывайте его на полу, не допуская образования петель.		
6. Осмотрите трос грузоподъемного устройства и убедитесь в его исправности и надежности заделки концов.		Т
Не допускается обрыв более четырех нитей в поверхностном слое на длине шага свивки, обрыв и вспучивание прядей троса.	При ненадежной заделке наконечника троса в лебедке БЛ-56:	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Примечание. Шаг свивки составляет шесть прядей.	— поверните барабан в лебедке так, чтобы заделка троса на нем находилась между осями; — отвинтите на 2—3 оборота винт упора и поверните упор; — заведите наконечник троса в гнездо барабана и поверните на 90°; — установите на место упор и закрепите винтом. При наличии недопустимых повреждений, продуктов коррозии, не удаляющихся протиркой сухой ветошью, замените трос в следующем порядке: — при размотанном полностью тросе, установите барабан так, чтобы заделка троса на нем находилась между стяжными осями; — отвинтите винт упора на 2—3 оборота и поверните упор в противоположную сторону; — разверните наконечник троса на 90° и выньте его из гнезда барабана; **Примечание.** Не допускается проворачивать барабан лебедки после отсоединения троса, т. к. это собьет положение каретки лебедки относительно барабана.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— пропустите по направляющему ролику сверху каретки конец нового троса с наконечником и обогните им барабан (против часовой стрелки, если смотреть на электролебедку со стороны левого кронштейна); — пропустите наконечник под нижний прижимной ролик, вставьте наконечник в гнездо барабана и разверните на 90° так, чтобы трос лег по канавке барабана в сторону намотки; — поверните упор, наложите его на наконечник троса и заверните винт упора до отказа.	
7. Осмотрите механизм укладки троса на лебедке. Убедитесь, что нет трещин и деформаций каретки направляющего ролика, винта-укладчика (ходового винта) и направляющих валиков каретки. Проверьте правильность регулировки механизма укладки троса: при размотанном тросе, когда место заделки находится в нижней части барабана, риски на каретке и левом кронштейне барабана должны совпадать.	Замените лебедку, имеющую повреждения механизма укладки троса. Если положение каретки сбито, отрегулируйте его заново, для чего: — отсоедините трос; — проворачивая барабан, переместите каретку в крайнее левое положение, затем поверните барабан на 1 — 1,5 оборота в сторону подъема, до совпадения рисок на каретке и левом	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	кронштейне. При этом место заделки троса должно находиться в нижней части барабана; — подсоедините трос к барабану.	
8. Проверьте передний и задний прижимные ролики и пружины качалок. Убедитесь, что ролики свободно вращаются на осях качалок, а пружины качалок поджимают ролики к барабану.	Прижимные ролики, имеющие выработку и заедания на осях, замените. Ослабленную или разрушенную пружину замените.	Т
9. Очистите нефрасом от загрязнений смазки каретку, направляющий ролик, винт-укладчик (ходовой винт), передний и задний прижимные ролики и направляющие валики каретки бортовой лебедки.		Т
10. Смажьте снаружи тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 винт-укладчик, передний и задний прижимные ролики, направляющие валики каретки на бортовой лебедке. Излишки смазки удалите ветошью.		К
11. Очистите трос от загрязнений, протерев его чистой ветошью.		Т
12. Смажьте трос, протерев его ветошью со смазкой ЦИАТИМ-201.		К
13. Намотайте трос на барабан лебедки вращением рукоятки ручного привода, натягивая при этом трос рукой. При уборке троса убедитесь в правильной его намотке на барабан. После уборки тросов включите электромагнитный тормоз лебедки, установив выключатель тормоза в положение «ВКЛ.». Снимите рукоятку ручного привода с лебедки и закрепите ремешком к стенке грузовой кабины.		Т
14. Проверьте правильность прокладки тросов по обводному ролику, роликам каретки грузоподъемного устройства, роликам подвижного блока, направляющему ролику лебедки.	При неправильном прохождении троса по роликам, отпустите трос и правильно проложите его по роликам.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; ветошь ТУ 63-178-77—82; шкурка шлифовальная ГОСТ 6456—82; надфиль ГОСТ 1513 — 77 Е.	

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 43**	На страницах 149—150	
Пункт РО 2.04.01.77	**Очистка и осмотр швартовочных узлов и гнезд в полу грузовой кабины**	Трудоемкость — 0,55 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Уберите грязь и мусор с пола грузового отсека.			Т
2. Вывинтите технологические заглушки из швартовочных гнезд, осмотрите гнезда, убедитесь в их чистоте и исправности.		Загрязненные гнезда очистите ветошью, смоченной нефрасом. Забоины на резьбе зачистите надфилем, резьбу прокалибруйте.	Т
3. Смажьте гнезда тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 и установите на место технологические заглушки.		Излишки смазки удалите ветошью. Если технологических заглушек не хватает, доукомплектуйте самолет заглушками.	Т
4. Вывинтите швартовочные узлы, осмотрите их, убедитесь в их чистоте и исправности. Трещины на швартовочных узлах не допускаются.		Замените швартовочные узлы, имеющие трещины или повреждения уха, кольца или штыря. Забоины зачистите надфилем. Загрязнения удалите ветошью, смоченной нефрасом.	Т
5. Смажьте гнезда и резьбовую часть узлов тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 и установите узлы на место.		Излишки смазки удалите ветошью.	Т
6. Осмотрите швартовочные узлы, хранящиеся в чемодане, и убедитесь в их исправности.		Удалите продукты коррозии на узлах и восстановите ЛКП, как указано в вып. 26.	Т
Примечание. Снятые швартовочные узлы должны храниться только в чемодане.			
7. При необходимости нанесите свежую смазку на швартовочные узлы и уложите их в чемодан.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 43

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267 — 74; нефрас-С 50/170.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 44**	На странице 151
Пункт РО 2.04.01.78	**Очистка пылесборников грузовой цепи транспортера**	Трудоемкость — 0,31 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. При снятой панели пола центрального прохода между шп. № 11, 12 и 31, 32 извлеките коробки пылесборников грузовой цепи транспортера из пазов.		Т
2. Удалите из пылесборников мусор и установите коробки пылесборников на место.		Т

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

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 45**	На страницах 152—153	
Пункт РО 2.04.01.82	**Проверка работоспособности упорного домкрата и надежности фиксации верхней опоры в шаровом гнезде**	Трудоемкость — 0,38 чел.-ч	
1. Осмотрите снаружи упорный домкрат при полностью выдвинутом положении верхней опоры и внутреннего цилиндра. Убедитесь в отсутствии деформации верхней опоры с силовым винтом, внутреннего цилиндра домкрата, забоин и других повреждений на деталях домкрата, нарушений контровки в соединениях.		Замените имеющие деформацию (изгиб) внутренний цилиндр, силовой винт, верхнюю опору. Забоины, царапины, продукты коррозии зачистите шабером или напильником, отшлифуйте шлифовальной шкуркой и восстановите ЛКП. Деформированную пластину стопора шариковой головки выправьте молотком. Ослабленное крепление подтяните, нарушенную контровку восстановите.	Т
2. Промойте нефрасом силовой винт верхней опоры. Удалите загрязнения и старую смазку с деталей домкрата.			Т
3. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 силовой винт верхней опоры.		Излишки смазки удалите ветошью.	Т
4. Вращением рукояток против часовой стрелки заведите силовой винт внутрь цилиндра.			Т
5. Задвиньте внутренний цилиндр в корпус домкрата и зафиксируйте скобами фиксатора.			Т
6. Отвинтите винты, откройте крышку лючка в нижней части торца шп. № 33 и осмотрите на самолете шаровое гнездо для упорного домкрата. Убедитесь в отсутствии повреждений. После осмотра закройте крышку лючка и завинтите отверткой винты.		Ослабленные заклепки подтяните или замените.	Т
7. Заведите верхнюю опору домкрата в шаровое гнездо фюзеляжа на шп. № 33, отожмите вниз и поверните против часовой стрелки вороток фиксатора. Проверьте надежность фиксации домкрата в шаровом гнезде.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 45

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Домкрат должен удерживаться в шаровом гнезде, не выпадая под собственным весом.	Если домкрат выпадает из шарового гнезда фюзеляжа, замените сухарики и тягу, установленные внутри верхней опоры домкрата.	
8. Снимите упорный домкрат с самолета, для чего поворотом воротка по часовой стрелке и вверх расфиксируйте верхнюю опору и затем извлеките ее из шарового гнезда самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Кисть волосяная, ГОСТ 10597 — 80.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74: шкурка шлифовальная ГОСТ 6456 — 82; надфиль ГОСТ 1513 — 77 Е; напильник ГОСТ 1465 — 80.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46**	На страницах 154—157	
Пункт РО 2.04.01.84	**Проверка обшивки нижней панели СЧК в зоне вырезов под ЭНЦ-14 и сливные клапаны**	Трудоемкость — 1,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отверните отверткой винты крепления и снимите обтекатели жгутов топливных насосов ЭЦН-14.			Т
2. Очистите от загрязнений ветошью, смоченной нефрасом, обшивку нижних панелей СЧК в зоне вырезов под ЭЦН-14 и сливные клапаны.			Т
3. Разметьте карандашом зоны контроля А (рис. 46.1), $А_5$ (рис. 46.2).			И
4. Осмотрите, применяя подсвет, поверхность обшивки нижних панелей СЧК в зонах выреза под ЭЦН-14 и сливные клапаны в зонах А—$А_5$, Б, В, Г, Д, Е (см. рис. 46.1, 46.2). Убедитесь в отсутствии трещин.		Места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП), отметьте мягким карандашом.	И
5. Осмотрите с помощью лупы и подсвета отмеченные места, имеющие дефекты, и убедитесь, что нет трещин. Трещины и коррозионные поражения не допускаются.		Удалите продукты коррозии и восстановите ЛКП. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия—разработчика самолета.	И
6. Произведите вихретоковый контроль обшивки нижних панелей СЧК в зонах: А, $А_5$ — перемещая датчик типа «карандаш» (преобразователь ПН-12ПА1) между рядами болтов и заклепок в направлении, перпендикулярном направлению полета, не приближаясь к головке заклепок ближе чем на 2 — 3 мм, к головке болта ближе чем на 4 — 5 мм. Выявляются трещины, выходящие из-под головки заклепки на 2 — 3 мм и более, из-под головки болта — на 4 — 5 мм и более; Б, $А_1$ — перемещая датчик вокруг головки заклепки на расстоянии 2 — 3 мм от ее края. Выявляются трещины, выходящие из-под головки заклепки на 2 — 3 мм и более; В, $А_2$ — перемещая датчик вокруг головки болта на расстоянии 4 — 5 мм от ее края. Выявляются трещины, выходящие из-под головки болта на 4 — 5 мм и более.			И

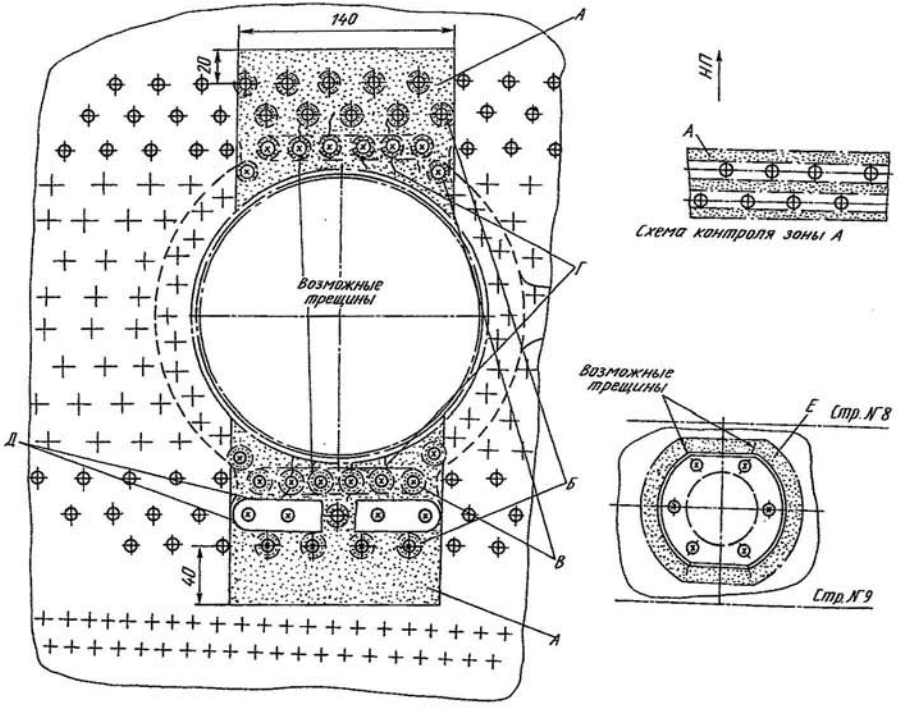


Рис. 46.1. Места проверки нижней панели СЧК в зоне вырезов под ЭЦН (для самолетов с доработанными обтекателями электрожгутов) и сливные клапаны

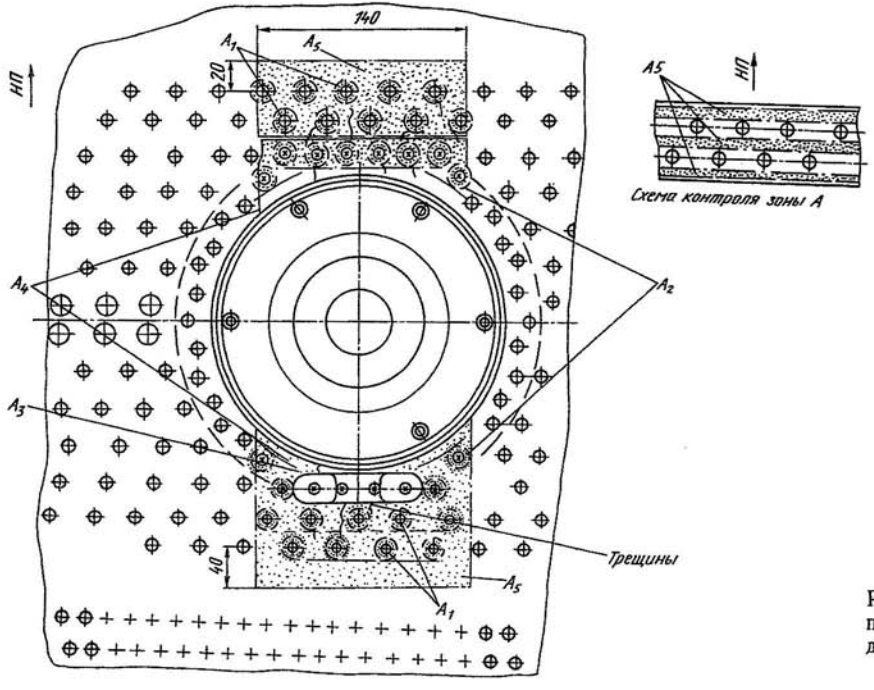


Рис. 46.2. Места проверки нижней панели СЧК в зоне вырезов под ЭЦН для самолетов с недоработанными обтекателями электрожгутов

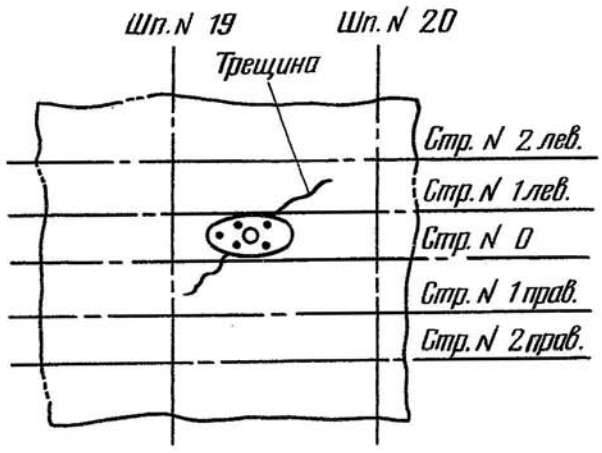
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Г, A_4 — перемещая датчик вдоль выреза на расстоянии 2 — 3 мм от его края, не приближаясь к головкам болтов ближе чем на 4 — 5 мм. Д, A_3 — перемещая датчик вдоль края пластины на расстоянии 2 — 3 мм, не приближаясь к головкам заклепки ближе чем на 2 — 3 мм, а к головкам болтов ближе чем на 4 — 5 мм. Выявляются трещины, выходящие из-под пластины на 2 — 3 мм и более. Е — перемещая датчик вокруг выреза под сливной клапан на расстоянии 2 — 3 мм от его края. Выявляются трещины длиной 2 — 3 мм и более. Убедитесь в отсутствии трещин. Трещины не допускаются. 7. Установите на место обтекатели жгутов и закрепите их винтами.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с преобразователем ПН-12ПА1; линейка измерительная l=300 ГОСТ 427—75.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; отвертка ГОСТ 24437 — 80.	Мягкий карандаш 2М — 4М; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47**	На страницах 158—159	
Пункт РО 2.04.01.85	**Осмотр зоны выреза под антенну АРК-УД(У2) между шп. № 19, 20 и стр. № 0, 1**	Трудоемкость — 0,73 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте замки и снимите панель пола между шп. № 19, 20.			Т
2. Протрите чистой ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью обшивку в зоне выреза под антенну АРК-УД(У2) между шп. № 19, 20 и стр. № 0, 1 снаружи и внутри фюзеляжа.			Т
Поверхность зоны контроля должна быть очищена от масла, пыли, грязи, герметика.			
3. Осмотрите, применяя подсвет, контролируемую поверхность обшивки в зоне выреза под антенну АРК-УД(У2) между шп. № 19, 20 и стр. № 0, 1 (рис. 47.1) с расстояния не более 250 мм и отметьте карандашом места, имеющие дефект (возможные трещины, риски, забоины, нарушение ЛКП, коррозионные поражения) снаружи и внутри фюзеляжа.			К
Примечание. Накладку на обшивке снаружи фюзеляжа не контролируйте.			К
4. Осмотрите, применяя подсвет, отмеченные места, имеющие дефекты, с помощью лупы снаружи и внутри фюзеляжа и убедитесь, что нет коррозионных поражений, трещин в обшивке, выходящих из отверстий под винты крепления антенны.			
Трещины, коррозионные поражения не допускаются.		Продукты коррозии удалите. При наличии трещин в обшивке вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	
5. Установите на место панель пола и закрепите ее замками.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 47.1. Возможные места появления трещин на нижней обшивке фюзеляжа в зоне выреза под антенну АРК-УД(У2).		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка измерительная $l = 200$ ГОСТ 427 — 75.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; отвертка ГОСТ 24437 — 80; карандаш мягкий 2М — 4М.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48**	На страницах 160—164	
Пункт РО 2.04.01.86; 2.04.03.46,79; 2.04.06.09	**Осмотр кронштейнов навески элеронов**	Трудоемкость — 3,18 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте нижние концевые откидные панели ОЧК, отвернув отверткой винты их крепления.			Т
2. Сдвиньте крышки узлов навески элеронов по нервюрам № 13, 16, 18, 21 крыла, отвернув винты их крепления на элеронах.			Т
3. Протрите чистой ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью кронштейны навески элеронов в зонах осмотра. Поверхность зон контроля должна быть очищена от пыли, грязи, масла.			Т
4. Осмотрите контролируемую поверхность кронштейнов навески элеронов по нервюрам № 13, 16, 18, 21 крыла (рис. 48. 1—3, зоны А, Б, В) невооруженным глазом с расстояния не более 250 мм и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушение ЛКП, коррозионные поражения). При необходимости используйте подсвет и поворотное зеркало.			К
Примечание. Кронштейны навески элеронов по нервюрам № 16 крыла осматриваются в местах, доступных для осмотра без демонтажа трубчатых подкосов кронштейна.			
5. Осмотрите, применяя подсвет и используя в доступных местах лупу, отмеченные места и убедитесь, что нет трещин и коррозионных поражений. Трещины, коррозионные поражения не допускаются.		Продукты коррозии удалите. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации кронштейнов решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
6. Установите по месту на элероны крышки узлов навески элеронов и закрепите их винтами.			Т
7. Закройте нижние откидные панели ОЧК, заверните винты их крепления.			Т

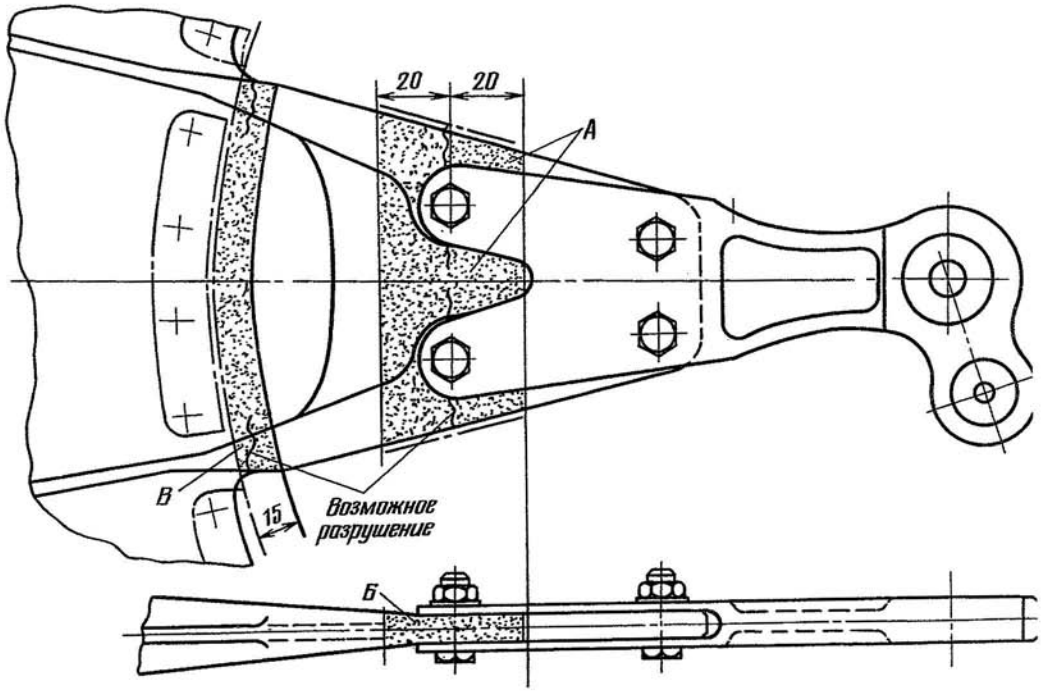


Рис. 48.1. Места возможного разрушения кронштейна навески элерона по нервюре № 13 крыла: А, Б, В — зоны осмотра

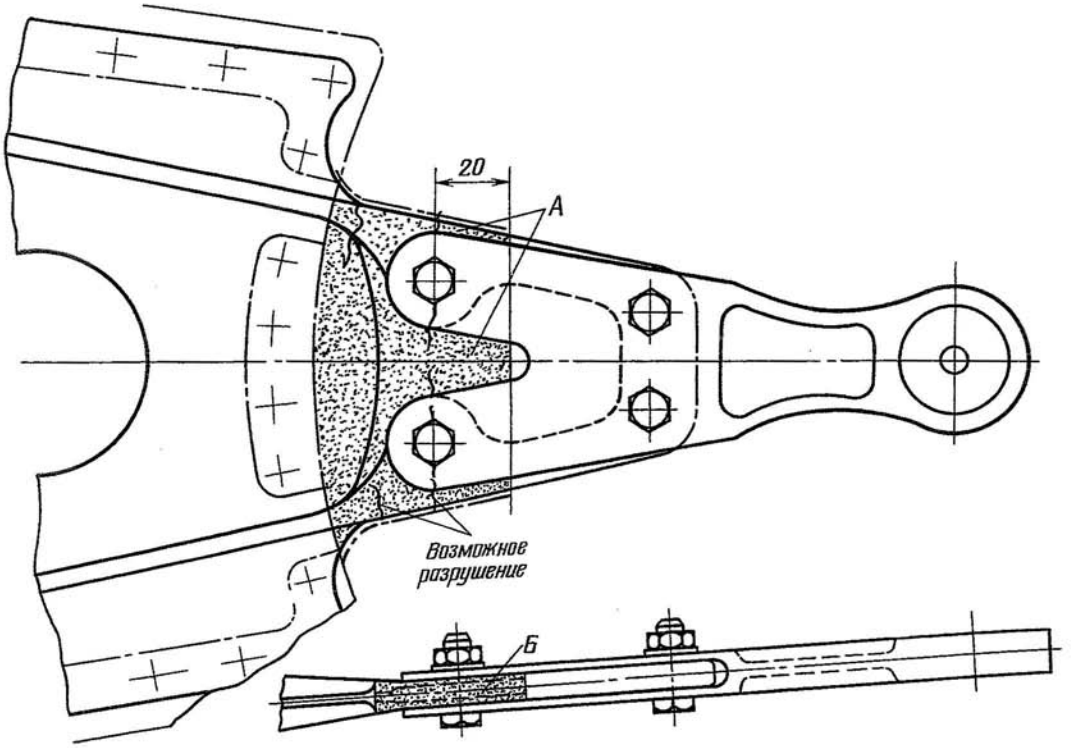


Рис. 48.2. Места возможного разрушения кронштейнов навески элеронов по нервюрам № 16, 18 крыла

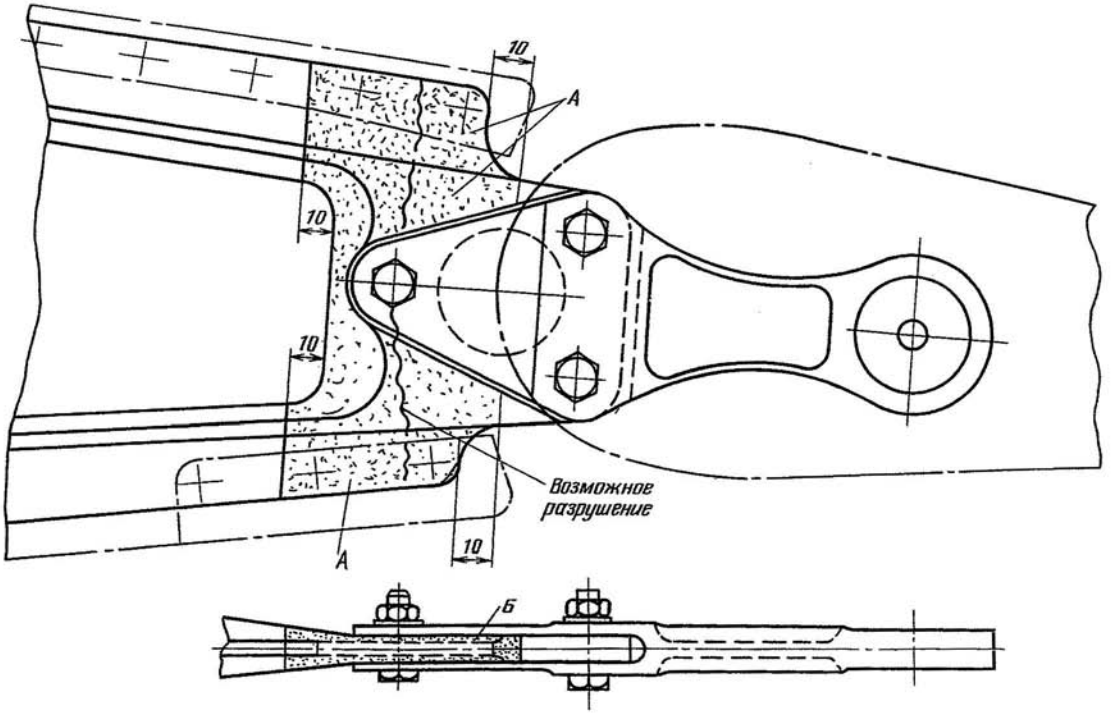


Рис. 48.3. Места возможного разрушения кронштейна навески элерона по нервюре № 1 крыла

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48

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

Контрольно-измерительная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка измерительная $l = 200$ ГОСТ 427 — 75.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; стремянка 24-9012-0; мягкий карандаш 2М — 4М; зеркало поворотное.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 49**	На страницах 165—168	
Пункт РО 2.04.01.72, 73, 87	**Осмотр механизма управления мостиком порога**	Трудоемкость — 0,60 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что снята панель пола между шп. № 31—33. 2. Осмотрите механизм управления дросселем и мостиком порога (рис. 49.1). Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозионных повреждений корпуса *15*, тяги с кулачком *3*, рычага *4*, кардана ходового винта *10;* ослабления затяжки гайки рычага *4*, гаек болтов *8* крепления корпуса *15*; вытяжки болтов; нарушения контровки гаек *13*, гаек крепления тяги *3*, гаек болтов *12, 17* осей крепления мостика порога и роликов мостика, оси троса управления мостиком порога;		Замените детали механизма, имеющие трещины, деформацию. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8. Гайки, болты, имеющие ослабление затяжки, подтяните. Болты, имеющие вытяжку, замените. При нарушении контровки (поломки контровочной шайбы) гайки *13* ходового винта *10* отвинтите гайку и установите новую шайбу, затяните и законтрите гайку, отогнув лепестки шайбы в пазы винта *10* и гайки *13*. При нарушении контровки гайки крепления тяги *3* и гаек болтов *12, 17* проверьте их затяжку и законтрите. Оси, имеющие нарушение контровки, переконтрите. Трос, имеющий обрыв прядей или обрыв пружины зацепа, замените.	Т К

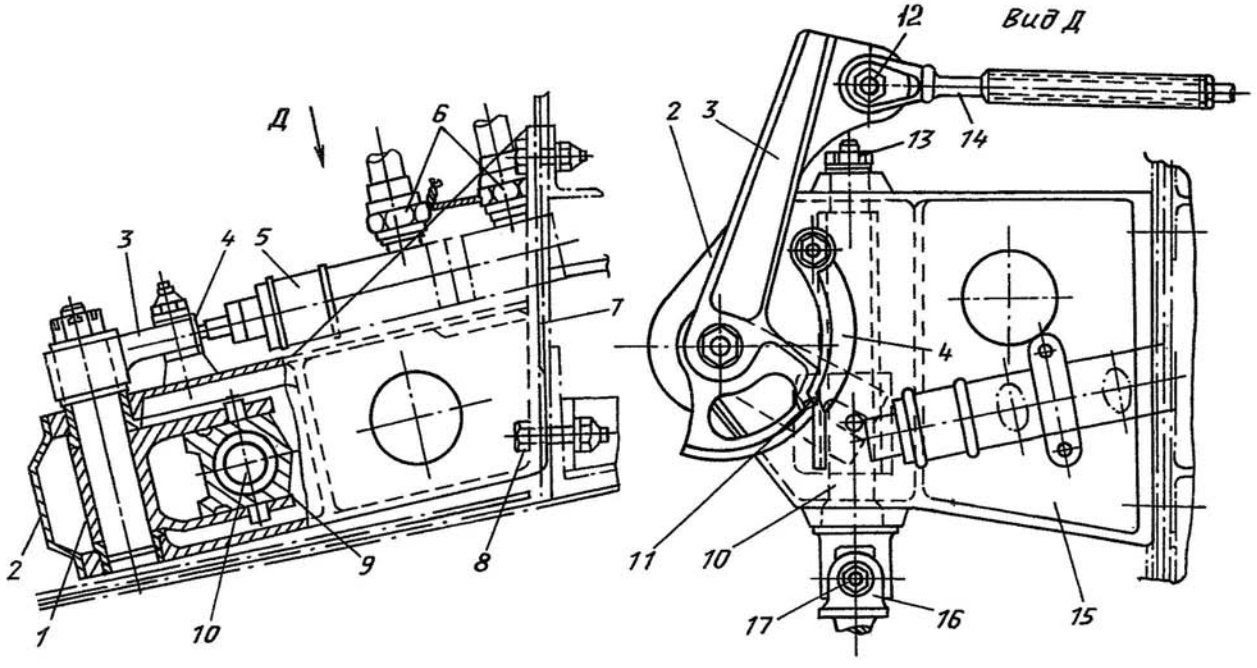


Рис. 49.1. Механизм управления дросселем и мостиком порога грузового люка:

1 — качалка; *2* — крышка; *3* — тяга с кулачком; *4* — рычаг; *5* — дроссельный клапан; *6* — гайка; *7* — шп. № 32; *8, 12, 17* — болт; *9* — гайка ходового винта; *10* — ходовой винт; *11* — контрольная метка; *13* — гайка винта; *14* — тандер; *15* — корпус; *16* — кардан

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 49		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
нарушения ЛКП корпуса *15*, тяги *3*, рычага *4* и красной краски контрольных меток *11*; смещения контрольных меток *11* на тяге *3* и рычаге *4*, когда рампа находится в проеме грузового люка и установлена на замки порога.	Нарушенное ЛКП восстановите. При нарушении окраски контрольных меток *11* восстановите их красной эмалью ХВ-16. При смещении контрольных меток *11* на тяге *3* и рычаге *4* механизма управления дросселем и мостиком порога: снимите механизм; отвинтите винты крепления и снимите крышку *2*; убедитесь, что нет деформаций, разрушений ходового винта *10*, гайки *9*, качалки *1*, срыва резьбы на винте *10* и гайке *9*. При обнаружении деформаций, разрушений, срыва резьбы деталей механизма замените детали или механизм. При отсутствии дефектов механизма управления дросселем и мостиком порога: установите крышку *2* на место; установите механизм в исходное положение, вращая ходовой винт *10* до совмещения контрольных меток *11* на тяге *3* и рычаге *4*;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 49

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	установите механизм управления дросселем и мостиком порога на место.	
3. Промойте нефрасом, протрите сухой ветошью и смажьте смазкой ЦИАТИМ-201: шарнирные соединения (без их разборки) кардана ходового винта *10*, тандера *14* троса управления мостиком, контейнеров навески и роликов мостика порога; кулачок и сектор тяги *3*; направляющий ролик троса на шп. № 33 и трос на участке прохождения его по направляющему ролику. **Примечание.** При обледенении механизма управления дросселем отвинтите винты и снимите крышку *2*, удалите лед из внутренней полости механизма, смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 ходовой винт *10*, установите на место крышку *2* и закрепите ее винтами с пружинными шайбами.		К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20, кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 50**	На странице 169
Пункт РО 2.04.01.87	**Смазка боковых замков рампы и направляющих штырей подвижных рельсов**	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что рампа опущена до упора в грунт (ТК № 121).		Т
2. Промойте нефрасом и протрите сухой ветошью направляющие штыри боковых подвижных рельсов, расположенные у шп. № 36 слева и справа, вилки *3* боковых замков на рампе, зевы крюков *4* боковых замков рампы (см. рис. 31.1).		Т
3. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 направляющие штыри боковых подвижных рельсов, ролики *7* на вилках *3* рампы, зевы крюков *4* боковых замков рампы.	Излишки смазки удалите ветошью.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Кисть волосяная ГОСТ 10597—80	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51**	На страницах 170—176	
Пункт РО 2.04.01.90—97	**Осмотр и проверка работоспособности грузоподъемного устройства**	Трудоемкость — 2,44 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите монорельс *29* и убедитесь в отсутствии повреждений и надежности его крепления (рис. 51.1). Проверьте надежность крепления упоров *30* кареток на монорельсе и наличие резиновых накладок на упорах.		Монорельс, имеющий трещины и сколы, замените. Поврежденные заклепки замените. Отклеенные резиновые накладки подклейте к упорам клеем 88НП.	Т
2. Осмотрите бортовые лебедки БЛ-56 и их узлы. Убедитесь в отсутствии повреждений и трещин на корпусе лебедки, электромагнитного тормоза и барабана.		Повреждения (забоины, риски любых размеров) зачистите надфилем и шлифовальной шкуркой № 6 — 8 с последующим восстановлением ЛКП. При наличии трещин на корпусе лебедки и на барабане замените лебедку. Корпус электромагнитного тормоза, имеющий трещины, замените.	Т
3. Проверьте надежность крепления лебедок *22, 23* к потолку путем прикладывания к ним усилия руки и убедитесь в наличии стальных прокладок на штырях крепления лебедок.		При отсутствии стальных прокладок установите их во избежание срыва лебедок с потолка при аварийной посадке самолета.	Т
4. Выпустите тросы обеих лебедок на всю их рабочую длину, для чего: 4.1. Вставьте рукоятку ручного привода лебедки в шлицевое гнездо снизу на корпусе лебедки и зафиксируйте защелками. 4.2. Выключите электромагнитный тормоз лебедки, установив выключатель лебедки в положение «ВЫКЛ.».			Т

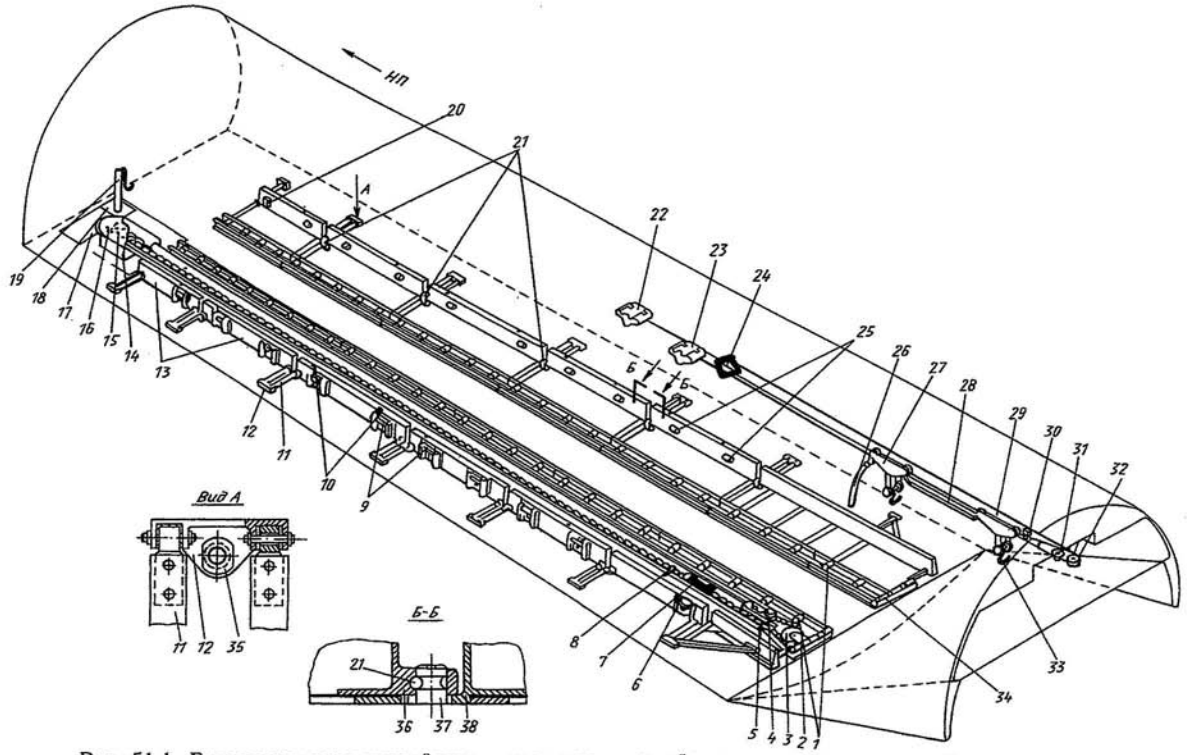


Рис. 51.1. Грузоподъемное устройство и напольное устройство перемещения и крепления поддонов:

1 — роликовые дорожки; *2* — пороговые ролики; *3* — звездочка; *4* — оттяжной ролик; *5* — желоб тяговой цепи; *6* — замок заднего упора; *7* — захват; *8* — тяговая цепь; *9* — педали замков; *10* — толкатели рельсовых замков; *11* — тяга; *12* — фитинг; *13* — рельсы; *14* — гидропривод; *15* — тяговое колесо; *16* — кожух; *17* — съемная панель; *18* — крышка люка; *19* — колонка ручного привода; *20* — передний упор для поддона; *21* — ручки со штырями; *22, 23* — электролебедка; *24* — механизм ограничения нагрузки на тросах лебедок, *25* — упор поддона; *26* — лямка; *27* — каретка; *28* — соединительная тяга; *29* — монорельс; *30* — задний упор для кареток; *31* — передний обводной ролик; *32* — задний обводной ролик; *33* — подвижный блок; *34* — пороговые ролики; *35* — втулка; *36, 38* — фитинги; *37* — узел крепления

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.3. Вращением рукоятки ручного привода выпустите трос на всю рабочую длину, вытягивая его рукой за крюк подвижного блока *33*. Во избежание повреждения троса аккуратно складывайте его на полу, не допуская образования петель. 4.4. Аналогично выпустите трос второй лебедки. 5. Осмотрите тросы лебедок и убедитесь в их исправности и надежности заделки концов.		Т
Проверьте наличие хомутов, предохраняющих выпадание законцовок тросов из наконечников, прикрепленных к механизмам ограничения нагрузки на тросах.	При отсутствии хомутов изготовьте и установите на место хомуты согласно указанию МГА от 31.10.85 № 757/У.	
Обрыв более четырех нитей в поверхностном слое на длине шага свивки, обрыв и вспучивание прядей троса не допускаются. Шаг свивки составляет шесть прядей.	Замените трос, имеющий недопустимые повреждения. При ненадежной заделке наконечника троса в лебедке: — поверните барабан в лебедке так, чтобы заделка троса на нем находилась между осями; — отвинтите на 2 — 3 оборота винт упора и поверните упор; заведите наконечник троса в гнездо барабана и поверните на 90°; установите на место упор и закрепите винтом.	
6. Осмотрите механизмы укладки троса на лебедках. Убедитесь, что нет трещин и деформации каретки, направляющего ролика, винта-укладчика (ходового винта) и направляющих валиков каретки. Проверьте правильность регулировки механизма укладки троса. При размотанном тросе, когда место заделки троса находится в нижней части барабана, риски на каретке и левом кронштейне барабана должны совпадать.	Замените лебедку, имеющую повреждения механизма укладки троса. Если положение каретки сбито, отрегулируйте его заново, для чего:	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	отсоедините трос; проворачивая барабан, переместите каретку в крайнее левое положение, затем поверните барабан на 1—1,5 оборота в сторону подъема до совпадения рисок на каретке и левом кронштейне. При этом место заделки троса должно находиться в нижней части барабана; подсоедините трос к барабану.	
7. Удалите нефрасом загрязненную смазку с каретки, направляющего ролика, винта-укладчика (ходового винта), переднего и заднего прижимных роликов и с направляющих валиков каретки на обеих бортовых лебедках *22, 23*.		Т
8. Смажьте снаружи тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 винт-укладчик, передний и задний прижимные ролики, направляющие валики каретки на обеих лебедках.	Излишки смазки удалите ветошью.	Т
9. Очистите тросы от загрязнений, протерев их ветошью, смоченной нефрасом		Т
10. Смажьте тросы, протерев их ветошью, смоченной маслом МК-8 или АМГ-10.		Т
11. Намотайте тросы на барабаны лебедки вращением рукоятки ручного привода, натягивая при этом тросы рукой. При уборке тросов убедитесь в правильности их намотки на барабаны. После уборки тросов включите электромагнитный тормоз, установив выключатели на лебедках в положение «ВКЛ.», снимите рукоятки ручного привода с лебедок и закрепите их ремешками к стенке грузовой кабины.		Т
12. Проверьте правильность прокладки тросов по обводным роликам *31, 32*, роликам передней и задней кареток *27*, роликам подвижных блоков *33*, направляющим роликам лебедок.	При неправильном прохождении троса по роликам отпустите трос и правильно проложите его по роликам.	Т
13. Осмотрите механизмы *24* ограничения нагрузки на тросах. Убедитесь в отсутствии повреждений и ослаблений крепления.	Поврежденные заклепки замените.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
14. Осмотрите переднюю и заднюю каретки *27* грузоподъемного устройства и подвижные блоки *33*. Убедитесь в отсутствии повреждений.		Т
15. Произведите прокатку кареток *27* по монорельсу:		Т
15.1. Оттяните лямку *26* стопора передней каретки вниз до отказа.		
15.2. Прокатите каретки *27* по монорельсу *29*.	При пробуксовке катков смажьте их оси маслом МК-8.	
Катки кареток должны вращаться плавно, без заеданий и пробуксовки.		
16. Проверьте надежность стопорения кареток на монорельсе.		Т
При заторможенном стопоре и приложении усилия до 3 кН (300 кгс) каретка не должна перемещаться.	При перемещении каретки устраните неисправность стопора.	
17. Осмотрите траверсу подъема грузов и убедитесь в отсутствии ее повреждений.	Забоины, царапины глубиной до 1,5 мм, места, пораженные коррозией, глубиной до 1,0 мм на балке, серьгах и захватах траверсы зачистите шабером до образования плавных переходов к неповрежденному металлу, зашлифуйте шкуркой № 15—30 и восстановите ЛКП. Трещины на балке траверсы заварите АрДЭС и восстановите ЛКП. Замените трос, имеющий вспучивание и обрыв прядей, обрыв более четырех нитей в поверхностном слое на длине шага свивки (шесть прядей).	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
18. Осмотрите пульт управления лебедками. Убедитесь в отсутствии внешних повреждений. Проверьте надежность его крепления к борту самолета в походном положении.		Т
19. Убедитесь в подключении аэродромного источника электропитания к бортовой сети самолета. Напряжение аэродромного источника электропитания должно быть 24 — 29В.		Т
20. Установите переключатели «ЗАЩИТА. ЛЕВ. ПРАВ.» и «ПРИВОД» на коробке управления лебедками, расположенной на потолке между шп. № 39 — 40, в положении «ВКЛ.».		Т
21. Включите электромашинные усилители, нажав кнопки «ПУСК» на пульте управления лебедками (ПУЛ).	В случае невключения электромашинных усилителей выясните причину и устраните неисправность (работу выполняет специалист по АиРЭО)	Т
22. Поверните рукоятки ПУЛ в сторону «СПУСК» и выпустите тросы на 2 — 3 м, вытягивая их рукой.		Т
23. Поверните рукоятки ПУЛ в сторону «ПОДЪЕМ» и уберите тросы, натягивая их рукой. После уборки тросов убедитесь в правильности их намотки на барабаны лебедок.	В случае неправильной намотки тросов выясните причину и устраните неисправность.	Т
24. Проверьте срабатывание максимального реле системы защиты от перегрузок, для чего: 24.1. Выпустите тросы. 24.2. Натягивая рукой тросы, плавно поверните на небольшой угол рукоятки ПУЛ в сторону «ПОДЪЕМ». Лебедки должны наматывать тросы. 24.3. Резко поверните на больший угол рукоятки штурвалов ПУЛ в сторону «ПОДЪЕМ». Лебедки должны выключиться.	Если максимальное реле не срабатывает, устраните неисправность (работу выполняет специалист по АиРЭО).	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
24.4. Установите рукоятки в нейтральное положение, а затем плавно поверните в сторону «ПОДЪЕМ». Лебедки должны наматывать тросы. 25. Проверьте работу электромагнитного тормоза каждой лебедки, для чего поднимите груз массой 1000 кг на высоту 1000 мм и отключите лебедку. Перемещения груза не должно быть.	В случае перемещения груза выясните причину и устраните неисправность тормоза.	Т
Примечание. При отрицательных температурах наружного воздуха перед подъемом груза проверните редуктор рукояткой ручного привода на 10 — 15 оборотов с целью уменьшения трения от загустевшей смазки.		
26. Отсоедините груз и поднимите крюки подвижных блоков грузоподъемного устройства вверх до упора.		Т
27. Выключите электромашинные усилители, нажав кнопку «СТОП» на ПУЛ и закрепите ПУЛ к кронштейнам по левому борту грузовой кабины.		Т
28. Установите переключатели «ЗАЩИТА.ЛЕВ.ПРАВ.» и «ПРИВОД» в положение «ВЫКЛ.»		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; стремянка 24-9002-500; груз массой 1000 кг.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; масло МК-8 ГОСТ 6457—66; масло АМГ-10 ГОСТ 6794—75; нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; шкурка шлифовальная № 6—8 ГОСТ 6456—82; клей 88НП ТУ 38-105540—85.

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52**	На страницах 177—181	
Пункт РО 2.04.01.98—103	**Очистка и проверка исправности напольного устройства**	Трудоемкость — 4,63 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте отверткой замки и снимите кожух тягового колеса.			Т
2. Очистите от загрязнений пылесосом, ветошью и нефрасом элементы конструкции напольного устройства.			Т
3. Осмотрите, используя подсвет, элементы конструкции напольного устройства (рис. 52.1). Убедитесь в исправности и отсутствии повреждений:			Т
3.1. Тяговой цепи *3*.		Замените звенья тяговой цепи, имеющие трещины, деформацию. При отсутствии или повреждении контровки на тандере *4* законтрите тандер проволокой КО 0,8.	
3.2. Захвата *19*, для чего: убедитесь в отсутствии заеданий и заклиниваний при перемещении захвата по направляющему желобу *8, 9;* проверьте надежность запирания в убранном положении защелки *12* фиксатором *16*.		Замените поврежденный захват. Если фиксатор *16* не запирает защелку *12*, замените пружину фиксатора.	
3.3. Направляющего желоба *8, 9* тяговой цепи.		Поврежденные участки направляющего желоба отремонтируйте или замените.	
3.4. Тягового колеса *1*, оттяжных роликов *2, 5* тяговой цепи, звездочки *6*.		Поврежденные детали замените.	
3.5. Рельсов *13* (см. рис. 51.1), рельсовых замков, упоров установки поддонов. Деформация и другие механические повреждения не допускаются. Проверьте надежность срабатывания рельсовых замков, поочередно нажимая на толкатели *10* и педали *9* рельсовых замков.		Поврежденные детали замените.	

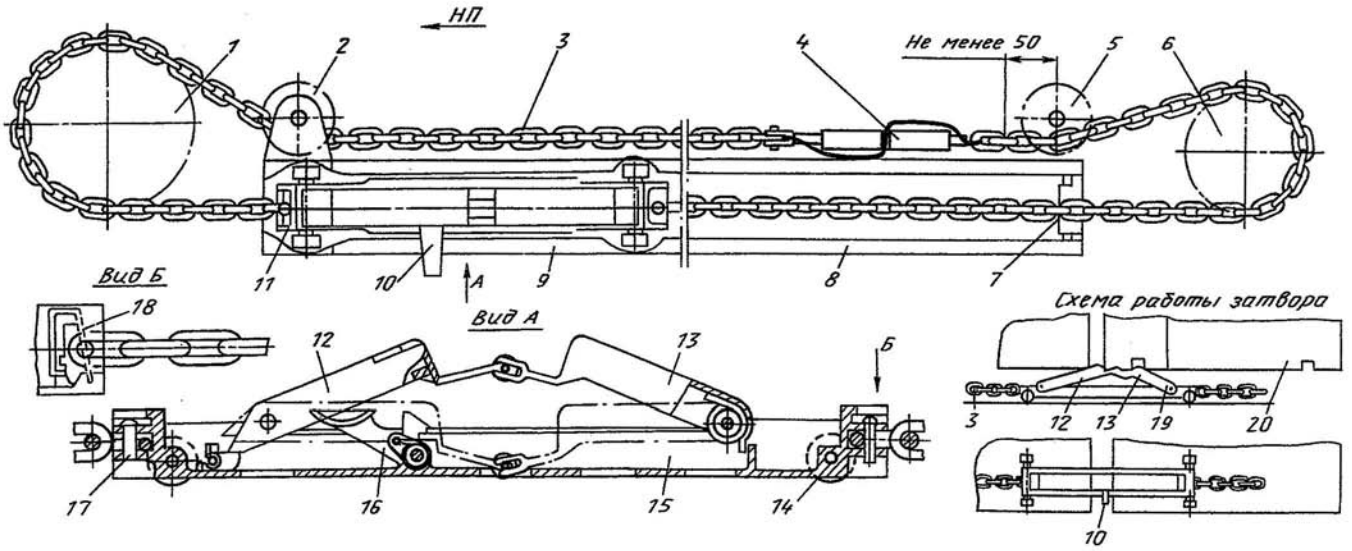


Рис. 52.1. Захват с тяговой цепью:

1 — тяговое колесо; *2, 5* — оттяжной ролик; *3* — тяговая цепь; *4* — тандер; *6* — звездочка; *7* — упор; *8* — задний желоб; *9* — передний желоб; *10* — язык; *11* — упор; *12* — передняя защелка; *13* — задняя защелка; *14* — ролик; *15* — корпус захвата; *16* — фиксатор; *17* — валик; *18* — пружина; *19* — захват; *20* — поддон

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
При нажатии на толкатель *10* замок должен закрыться и упор *25* выступить из рельса. При нажатии на педаль *9* замок должен убраться заподлицо в рельс. Проверьте исправность замка *6* заднего упора на левом рельсе № 6, для чего нажмите и отпустите педаль замка *6*. При нажатии на педаль задний упор должен убираться в рельс заподлицо, при отпускании педали упор должен выступать из рельса. Задний упор должен быть окрашен в красный цвет. 3.6. Роликовых дорожек *1*, пороговых роликов *2, 34*. Трещины, деформация и ослабление креплений на секциях роликового оборудования не допускаются. Проверьте вращение роликов. Заедание и заклинивание роликов не допускаются.	При ненадежном срабатывании замка замените его пружину или другие поврежденные детали. При неисправности замка *6* отвинтите винты и снимите крышку замка. Если упор не устанавливается в рельсе заподлицо, проверьте исправность и работоспособность кулачка. При необходимости кулачок замените. Если упор не выталкивается в исходное положение, замените пружину. При выпадании упора из рельса установите винт, удерживающий упор от выпадания. После устранения дефекта установите на место крышку замка и закрепите ее винтами. Поврежденные детали отремонтируйте или замените. Ослабленное крепление подтяните, поврежденную контровку замените. При заедании роликов пролейте их подшипники маслом МК-8 и проверните ролики.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Проверьте надежность фиксации шпилек крепления к полу пороговых роликов *2, 34* пружинами в открытом и закрытом положениях. 4. Установите на место кожух *16* и закрепите его замками. 5. Осмотрите колонку *19* ручного привода и убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте легкость вращения рукоятки. Рукоятка должна легко поворачиваться в нижнее положение под собственным весом.	Если заедание не устранится, замените подшипники. При ненадежной фиксации шпильки замените пружину. Неисправную колонку отремонтируйте или замените. Вмятины на трубе выправьте. Ослабленные детали крепежа подтяните. При обнаружении среза заклепок установите заклепки 3501А-4-9 или 3502А-4-9. Детали с трещинами замените. При обнаружении сколов или выработки зубьев звездочки на глубину более 0,1 мм, коррозионных или механических повреждений нерабочей части звездочки на глубину более 0,3 мм замените звездочки. В случае тугого вращения рукоятки смажьте цепь и звездочки (при разобранной колонке) и замените поврежденные детали. Продукты коррозии удалите шлифовальной шкуркой и	Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Установите колонку *19* в лирки на стенке шп. № 10 и убедитесь в надежности крепления. Усилие выдергивания колонки из одной лирки составляет не менее 40 Н (4 кгс)*. * Величина справочная, не измеряется.	восстановите ЛКП, как указано в вып. 26. Деформированные лирки выправьте, поврежденные замените.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80.	Масло МК-8 ГОСТ 6457—66.

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 53**	На странице 182
Пункт РО 2.04.01.104, 108	**Осмотр и смазка гидропривода напольного устройства**	Трудоемкость — 0,64 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что снят кожух *16* тягового колеса *15* (см. рис. 51.1).		Т
2. Вывинтите отверткой винты и снимите панель *17* пола над гидроприводом.		Т
3. Осмотрите, применяя подсвет, гидропривод *14*, расположенный под полом между шп. № 10, 11 слева. Убедитесь в надежности крепления гидропривода *14* и агрегатов, установленных на нем.	При ослаблении крепления подтяните и законтрите гайки болтов. Загрязнения удалите ветошью, смоченной нефрасом.	Т
4. Снимите крышку лючка на корпусе редуктора и убедитесь в наличии смазки в редукторе гидропривода *14*.	При необходимости добавьте смазку ЦИАТИМ-201 в редуктор гидропривода.	Т
5. Установите на место крышку лючка на редукторе гидропривода.		Т
6. Установите на место панель *17* пола и закрепите ее винтами.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 54**	На страницах 183—184	
Пункт РО 2.04.01.105	**Проверка работоспособности напольного устройства**	Трудоемкость — 0,55 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Проверьте работоспособность напольного устройства от ручного привода, для чего: 1.1. Откройте нажимной замок и отклоните в сторону крышку *18* люка (см. рис. 51.1). 1.2. Снимите заглушку с шлицевого гнезда редуктора гидропривода *14*. 1.3. Наклоните колонку *19* ручного привода напольного устройства назад под углом 40° и вставьте шлицевой вал колонки в гнездо редуктора. 1.4. Зафиксируйте колонку *19* в вертикальном положении, для чего поверните ее вперед по полету. 1.5. Поочередно вращая рукоятку колонки *19* по часовой стрелке, затем в противоположную сторону, переместите захват *7* в крайнее переднее, затем в крайнее заднее положения. Убедитесь, что захват *7* свободно без заеданий перемещается в направляющем желобе *5* тяговой цепи. При вращении рукоятки по часовой стрелке захват *7* должен перемещаться вперед, т. е. на погрузку. 1.6. Наклоните назад колонку *19*, сдвиньте ее вправо и извлеките из шлицевого гнезда редуктора гидропривода *14*. Закрепите колонку *19* в лирках на стенке шп. № 10. 1.7. Закройте заглушкой шлицевое гнездо ручного привода на редукторе. 1.8. Закройте крышку люка над редуктором и зафиксируйте ее нажимным замком. 2. Проверьте работоспособность напольного устройства от гидропривода, для чего: 2.1. Убедитесь, что бортовая электросистема подключена к аэродромному источнику питания. Работу выполняет техник по АиРЭО. 2.2. Включите насосную станцию НС-14 переключателем на электрощитке, расположенном у шп. № 33 слева.		В случае заедания захвата в направляющем желобе осмотрите напольное устройство и замените поврежденные детали.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 54

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НАСОСНУЮ СТАНЦИЮ НС-14 ВКЛЮЧАЙТЕ КРАТКОВРЕМЕННО, ТОЛЬКО НА ВРЕМЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОВЕРКИ НАПОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА. 2.3. Установите переключатель в положение «ПОГРУЗКА» на переносной тангенте, расположенной у шп. № 29. 2.4. Включите гидропривод, нажав кнопку «ПУСК ГИДРОПРИВОДА» на тангенте. При этом захват *7* должен перемещаться вперед по полету в направляющем желобе *5* тяговой цепи. 2.5. Выключите гидропривод. Захват *7* должен остановиться. СПРАВКА. При остановке поддона общей массой 2500 кг максимальный выбег цепи с поддоном не должен превышать 60 мм. 2.6. Установите переключатель тангенты в положение «ВЫГРУЗКА» и включите гидропривод. При этом захват *7* должен перемещаться назад (против полета). 2.7. Выключите гидропривод. 2.8. Установите переключатель рода работ на тангенте в нейтральное положение. 2.9. Выключите насосную станцию НС-14 переключателем на электрощитке, расположенном у шп. № 33 слева.	Если тяговая цепь *8* с захватом *7* продолжают двигаться по инерции после выключения гидропривода, необходимо увеличить натяжение тяговой цепи.	

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

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 55**	На странице 185
Пункт РО 2.04.01.106, 107	**Очистка и осмотр грузового авиационного поддона ПА-2,5**	Трудоемкость — 0,47 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите авиационный грузовой поддон ПА-2,5 от пыли, грязи, инея, снега и льда ветошью, смоченной в теплой мыльной воде.		Т
2. Осмотрите авиационный поддон: боковые и угловые фитинги, каркас поддона и фанерный настил, швартовочные узлы. Убедитесь, что нет пробоин настила, коррозионных повреждений фитингов, ослабления затяжки винтов, поломок швартовочных узлов, нарушений ЛКП.	Продукты коррозии удалите. При наличии пробоин отремонтируйте настил, установив накладки. Ослабленные винты подтяните. Поврежденные швартовочные узлы замените. Нарушенное ЛКП восстановите, как указано в вып. 26.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Кисть волосяная ГОСТ 10597—80	Ветошь обтирочная, ТУ 63-178-77—82; мыло жидкое РСТ РСФСР 390—73.

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 56	На странице 186
Пункт РО 2.04.01.115	**Осмотр фонаря кабины штурмана**	Трудоемкость — 0,64 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите обшивку, каркас и остекление фонаря кабины штурмана. Убедитесь в отсутствии трещин, вмятин, волнистости и деформаций на обшивке фонаря. Повышенное внимание при осмотре уделяйте нижней части фонаря. На обшивке фонаря допускаются царапины глубиной не более 0,1 мм.	При наличии царапин глубиной более 0,1 мм, вмятин, трещин и деформаций отремонтируйте обшивку фонаря, как указано в вып. 26.	Т
Убедитесь в отсутствии повреждений остекления фонаря, в надежности крепления стекол к каркасу и в плотности их прилегания. На остеклении фонаря кабины штурмана допускаются те же дефекты, что и на органических стеклах фонаря кабины экипажа (см. ТК № 3).	Стекла с повреждениями, превышающими допустимые, замените, как указано в вып. 25, ч. 2.	

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

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 57**	На странице 187
Пункт РО 2.04.01.116	**Осмотр иллюминаторов и окантовочных рам фотолюков**	Трудоемкость — 0,54 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышки фотолюков № 1—5. Работу выполняйте, как указано в ТК № 59.		Т
2. Осмотрите снаружи и изнутри фюзеляжа иллюминаторы фотолюков № 1—5. Убедитесь в отсутствии повреждений и загрязнений стекол иллюминаторов. Стекла иллюминаторов должны содержаться в чистоте и предохраняться от ударов и механических повреждений.	Твердые частицы с поверхности стекол удалите пылесосом. Пыль, масляные и жировые пятна удалите, как указано в ТК № 3.	Т
На стеклах иллюминаторов допускаются дефекты, не влияющие на оптические свойства и прочность стекла: полировочная матовость, выколки, не имеющие расходящихся трещин, царапины шириной до 0,3 мм любой глубины или шириной 0,3—1,0 мм, если их глубина не превышает 0,1 мм, сколы в краевой зоне стекла длиной не более 5 мм. Трещины на стеклах иллюминаторов не допускаются.	Замените стекла с трещинами и повреждениями, превышающими допуски.	
3. Осмотрите, применяя подсвет, в доступных местах окантовочные рамы фотолюков № 1—5. Убедитесь в отсутствии их повреждений. Повышенное внимание при осмотре уделяйте окантовочным рамам фотолюков № 4 и 5, изготовленным из магниевого сплава (наиболее подверженным коррозии).	Продукты коррозии удалите, как указано в вып. 26. Если глубина коррозионных повреждений окантовочных рам фотолюков № 4 и 5 превышает 1,5 мм, замените поврежденные детали.	Т
4. Закройте крышки фотолюков № 1—5. Работу выполняйте, как указано в ТК № 59.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20.	

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 58**	На странице 188	
Пункт РО 2.04.01.117	**Осмотр подфюзеляжных обтекателей и крышек фотолюков**	Трудоемкость чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите подфюзеляжные обтекатели и крышки фотолюков. Убедитесь в отсутствии пробоин, вмятин и других повреждений обтекателей и крышек. Убедитесь в плотности прилегания крышек фотолюков к окантовке вырезов в обтекателях. В закрытом положении крышки фотолюков должны быть плотно прижаты к окантовке вырезов в обтекателях.		Поврежденные места отремонтируйте, руководствуясь указаниями по негерметичной клепке, как указано в вып. 26. При неплотном прилегании крышки осмотрите через лючки в обтекателях механизм кареток перемещения крышки, выявите причину и устраните неисправность.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59**	На страницах 189—194	
Пункт РО 2.04.01.119	**Проверка действия механизма управления крышками фотолюков**	Трудоемкость — 0,38 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что бортовая сеть постоянного тока находится под напряжением от аэродромного источника питания. Напряжение аэродромного источника питания должно быть 28,5 В.		При отсутствии напряжения подключите аэродромный источник электропитания.	Т
2. Включите расположенные на щитке оператора автоматы защиты створок фотолюков: «Электромеханизм № 1, 2, 3, 4, 5»; «Управление»; «Сигнализация положения».			К
3. Установите переключатель «ФОТОЛЮКИ 1, 2, 3» на приборной доске оператора № 1 в положение «ОТКРЫТЫ». Желтый светосигнализатор «ЗАКРЫТЫ», расположенный на приборной доске оператора под переключателем управления крышкой фотолюков № 1, 2, 3, и желтое светосигнальное табло фотолюков № 1, 2 и 3 «ЗАКРЫТЫ» на приборной доске штурмана должны погаснуть. Крышка фотолюков № 1, 2, 3 должна открыться. Время полного открытия крышки составляет 35 с. При полностью открытой крышке должны загореться зеленый светосигнализатор «ОТКРЫТЫ», расположенный на приборной доске оператора над переключателем управления крышкой фотолюков № 1, 2, 3, и зеленое светосигнальное табло фотолюков № 1, 2 и 3 «ОТКРЫТЫ» на приборной доске штурмана.		При несвоевременном отключении электромеханизмов приводов и несрабатывании сигнализации: 1. Отрегулируйте вместе со специалистом по АиРЭО срабатывание выключателей, разрывающих цепь питания электромеханизмов: 1.1. сдвиньте ручным приводом крышку фотолюков до установки ее в промежуточное положение; 1.2. вывинтите винты и снимите крышку *8* с коробки концевых выключателей (рис. 59.1);	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	1.3. нажмите на микровыключатель «3» до срабатывания (слышен щелчок), а соответствующий переключатель на приборной доске оператора № 1 установите в положение «ОТКРЫТЫ». Крышка фотолюков не должна перемещаться. В случае передвижения крышки выключите переключатель и устраните дефект в монтаже электропроводки (выполняет специалист по АиРЭО); 1.4. установите переключатель на приборной доске оператора в положение «ЗАКРЫТЫ». Крышка должна перемещаться на закрытие. Если крышка не перемещается, быстро выключите переключатель (переведите в нейтральное положение) и устраните дефект в монтаже электропроводки (выполняет специалист по АиРЭО); 1.5. закройте крышку ручным приводом. При полностью закрытой крышке резиновый профиль герметизации должен быть обжат на 5 мм;	

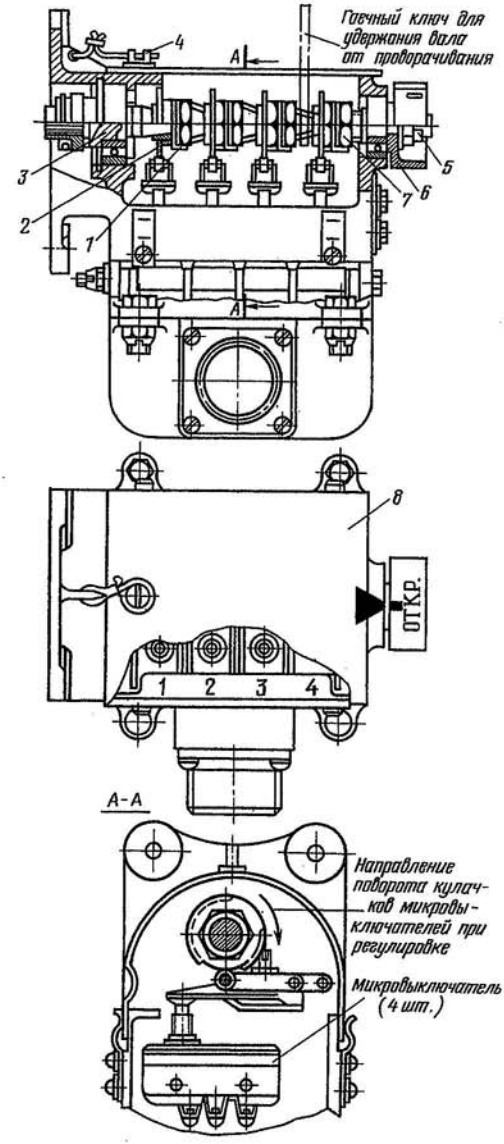


Рис. 59.1. Коробка концевых выключателей механизмов приводов крышек фотолюков № 1, 2, 3; № 4, 5:

1 — контровочная шайба; *2* — кулачок; *3* — вал; *4* — винт; *5, 7* — гайка; *6* — барабан; *8* — крышка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	1.6. отрегулируйте момент срабатывания микровыключателя «4», для чего: отогните усики контровочной шайбы *1*; ослабьте затяжку гайки кулачка *2* микровыключателя; поверните кулачок, приводящий в движение микровыключатель «4», ключом за шестигранник в направлении, указанном на рис. 59.1, до срабатывания микровыключателя (слышен щелчок), после чего поверните кулачок в обратную сторону до обратного срабатывания (слышен щелчок); затяните кулачок *2* гайкой, удерживая при этом ключом вал *3* от проворачивания: 1.7. откройте крышку фотолюков ручным приводом (открытое и закрытое положения крышки показаны на рис. 60.1); 1.8. отрегулируйте момент срабатывания микровыключателя «3» аналогично регулировке микровыключателя «4» (см. рис. 59.1); 1.9. произведите три открытия и закрытия крышки фотолюков с помощью электропри-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	водов, доводя крышку до крайних положений импульсами (проверка срабатывания микровыключателей). После каждого полного включения электромеханизма на открытие или закрытие крышки делайте перерыв в течение 1 мин. После трех открытий и закрытий крышки делайте перерыв до полного охлаждения электромеханизмов; 1.10. при необходимости повторно отрегулируйте кулачки микровыключателей «3» и «4» и законтрите их шайбами. Повторная контровка кулачков той же шайбой допускается один раз. 2. Отрегулируйте срабатывание микровыключателей сигнализации закрытого положения крышки (микровыключатель «2») и открытого положения (микровыключатель «1»), для чего: 2.1. отрегулируйте микровыключатель «2» при закрытой крышке аналогично регулировке микровыключателя «4»;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	2.2. отрегулируйте микровыключатель «1» при открытой крышке аналогично регулировке микровыключателя «3». Лампы сигнализации должны загораться раньше (на 40—80 мм хода троса), чем разрывается цепь питания двигателя МВТ-300. 3. Установите на место крышку *8* на коробку концевых выключателей и закрепите ее винтами.	
4. Установите переключатель «ФОТОЛЮКИ 1, 2, 3» на приборной доске оператора № 1 в положение «ЗАКРЫТЫ». Зеленый светосигнализатор «ОТКРЫТЫ», расположенный на приборной доске оператора над переключателем управления крышкой фотолюков № 1, 2 и 3, и зеленое светосигнальное табло фотолюков № 1, 2 и 3 «ОТКРЫТЫ» на приборной доске штурмана должны погаснуть. Крышка фотолюков № 1, 2 и 3 должна закрыться. Желтый светосигнализатор закрытого положения крышки, расположенный на приборной доске оператора № 1, и желтое светосигнальное табло фотолюков № 1, 2 и 3 «ЗАКРЫТЫ» на приборной доске штурмана должны загореться. Время полного закрытия крышки фотолюков № 1, 2, 3 составляет 35 с.		К
5. Аналогичным образом проверьте работу механизма привода и сигнализацию крышек фотолюков № 4, 5. Время полного открытия (закрытия) крышек фотолюков № 4 и 5 от электропривода составляет 4—5 с.		К

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

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 60**	На страницах 195—198	
Пункт РО 2.04.01.120, 121	**Осмотр направляющих рельсов и проверка положения упоров крышек фотолюков**	Трудоемкость — 9,62 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Вывинтите отверткой винты и откройте крышки лючков на обтекателе фотолюков.			Т
2. Откройте крышки фотолюков.			Т
3. Осмотрите, применяя подсвет, в доступных местах направляющие рельсы фотолюков. При необходимости используйте поворотное зеркало.			Т
Убедитесь в:			
3.1. Отсутствии загрязнений на рельсах.		Загрязнения с рельсов удалите ветошью, смоченной нефрасом.	
3.2. Отсутствии повреждений и нарушений анодного покрытия внутренних поверхностей рельсов.		Замените секцию рельсов с повреждением или нарушением анодного покрытия.	
3.3. Надежности соединений рельсов стыковочными накладками. Ослабление затяжки и выступание головок болтов из рельсов не допускается.		Ослабленное болтовое соединение подтяните. При выступании головки болта замените болт.	
4. Нанесите кистью тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на рабочую (внутреннюю) поверхность направляющих рельсов.		Излишки смазки удалите ветошью.	К
5. Проверьте линейкой положение упоров крышек фотолюков при открытых крышках.			К
При полностью открытых крышках между упором открытого положения и упорной накладкой должен быть зазор:			
для фотолюков № 1, 2, 3: 6—26 мм; для фотолюков № 4, 5: 8—11 мм.		При отклонении от ТТ отрегулируйте положение упоров, для чего: отверните ключом контргайку *4* (см. рис. 60.1) или *6* (рис. 60.2);	

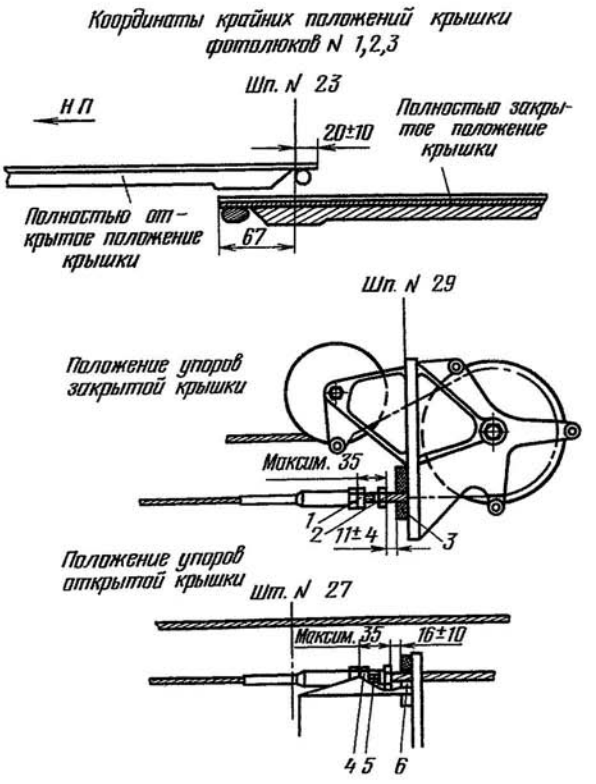


Рис. 60.1. Регулировочные данные механизмов перемещения крышек фотолюков № 1, 2 и 3:

1, 4 — контргайка; *2, 5* — упор; *3, 6* — накладка упорная

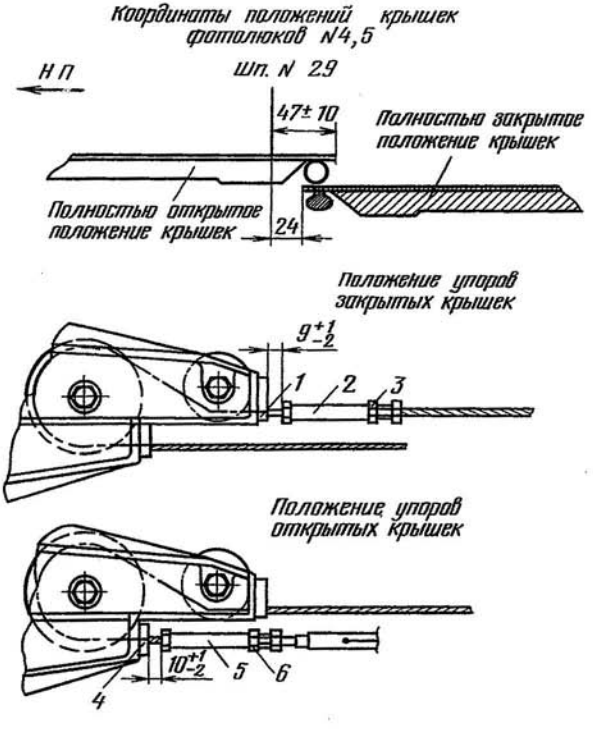


Рис. 60.2. Регулировочные данные механизмов перемещения крышек фотолюков № 4, 5:

1, 4 — накладка упорная; *2, 5* — упор; *3, 6* — контргайка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 60

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	вывинтите или ввинтите упор *5* так, чтобы зазор соответствовал ТТ; законтрите упор *5* контргайкой *4* или *6* и нанесите на контргайку красной краской контрольную метку.	
6. Закройте крышки фотолюков от ручных приводов или электроприводов.		Т
7. Проверьте линейкой положение упоров крышек фотолюков при закрытых крышках.		К
При полностью закрытых крышках между упором закрытого положения и упорной накладкой должен быть зазор:	При отклонении от ТТ отрегулируйте положение упоров, для чего:	
для фотолюков № 1, 2, 3: 7—15 мм; для фотолюков № 4, 5: 7—10 мм.	отверните ключом контргайку *1* (см. рис. 60.1) или *3* (см. рис. 60.2); вывинтите или ввинтите упор *2* так, чтобы зазор соответствовал ТТ; законтрите упор *2* контргайкой *1* или *3* и нанесите на контргайку красной краской контрольную метку.	
8. Установите на место крышки лючков на обтекателе фотолюков и закрепите их винтами.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка измерительная ГОСТ 427—75.	Отвертка ГОСТ 24437—80; зеркало поворотное 24-9020-800; лампа переносная ПЛ36-20.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61**	На страницах 199—213	
Пункт РО 2.04.01.123, 126	**Осмотр механизма перемещения крышек фотолюков**	Трудоемкость — 1,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте отверткой замки и снимите легкосъемные панели пола: центральную между шп. № 15—17; боковые между шп. № 22, 23; центральную между шп. № 30, 31.			Т
2. Убедитесь, что открыты люки и сняты панели на подфюзеляжном обтекателе фотолюков.			Т
3. Откройте нажимные замки и затем два лючка в полу между шп. № 22, 23.			Т
4. Осмотрите механизм перемещения крышки фотолюков № 1, 2 и 3 (рис. 61.1):			К
4.1. Механизм привода *2* с коробкой концевых выключателей, механизмы тросовых барабанов *1, 4* и карданные валы *3*.		Механические повреждения (риски, забоины) на корпусах механизмов привода и тросовых барабанов удалите, зачистив шабером или личным напильником, с последующим восстановлением ЛКП. Корпусы и детали с трещинами и деформацией замените.	
4.2. Тросовую проводку *5*. Убедитесь, что нет повреждений, обрыва или выпучивания прядей тросов. Обрыв более двух нитей на длине 1 м и выпучивание прядей тросов не допускаются;		При отклонении от ТТ замените трос, для чего: выключите АЗС крышек фотолюков «Электромеханизм», «Управление», «Сигнализация положения» на электрощитке оператора; сдвиньте вперед ручным приводом крышку фотолюков для удобства работы;	

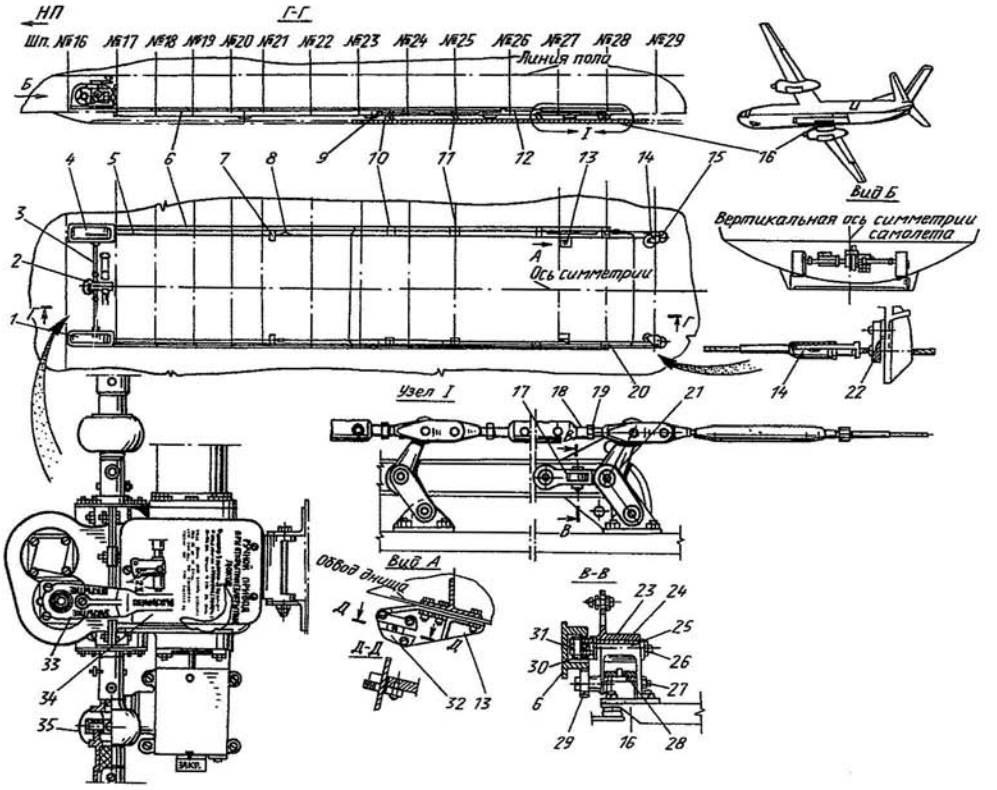


Рис. 61.1. Механизм перемещения фотолюков № 1, 2 и 3:

1, 4 — механизм тросового барабана; *2* — механизм привода с коробкой ВК; *3* — карданный вал; *5* — трос; *6* — направляющие рельсы; *7, 13* — направляющая; *8* — упор открытой крышки; *9* — тандерная муфта; *10* — передняя каретка; *11* — промежуточная каретка; *12* — регулируемая тяга; *14* — упор закрытой крышки; *15* — кронштейн с роликами; *16* — фотолюк; *17* — задняя каретка; *18* — контровочная шайба; *19* — контргайка; *20* — тандерная муфта; *21, 28* — масленка; *22* — упорная накладка; *23* — рычаг; *24* — тележка с роликом бокового упора; *25* — втулка; *26, 27* — болт; *29, 30, 31* — шарикоподшипник; *32* — упорная накладка; *33* — рукоятка ручного привода; *34* — трафарет; *35* — защитный чехол

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	снимите упорные пластины на направляющих *7, 13* тросов у шп. № 21, 27; отверните упоры *14* и снимите упорные накладки *22* на кронштейнах с роликами на шп. № 29; расконтрите муфты *9, 20* тандеров, ослабьте натяжение тросов и отсоедините тросы от передних и задних кареток. Для отсоединения троса от передних кареток крышку фотолюков сдвиньте так, чтобы каретки расположились против люка в нижней части фюзеляжа; снимите ограничитель *8* (рис. 61.2) с корпуса тросового барабана и ограничители с оттяжного ролика *4*; расшплинтуйте гайки, выньте оси и снимите ролики с кронштейнов, расположенных на шп. № 29; отвинтите гайки, снимите болты крепления кожуха *5* и сам кожух *5* тросового барабана; расконтрите и отвинтите болты крепления оси *10* ба-	

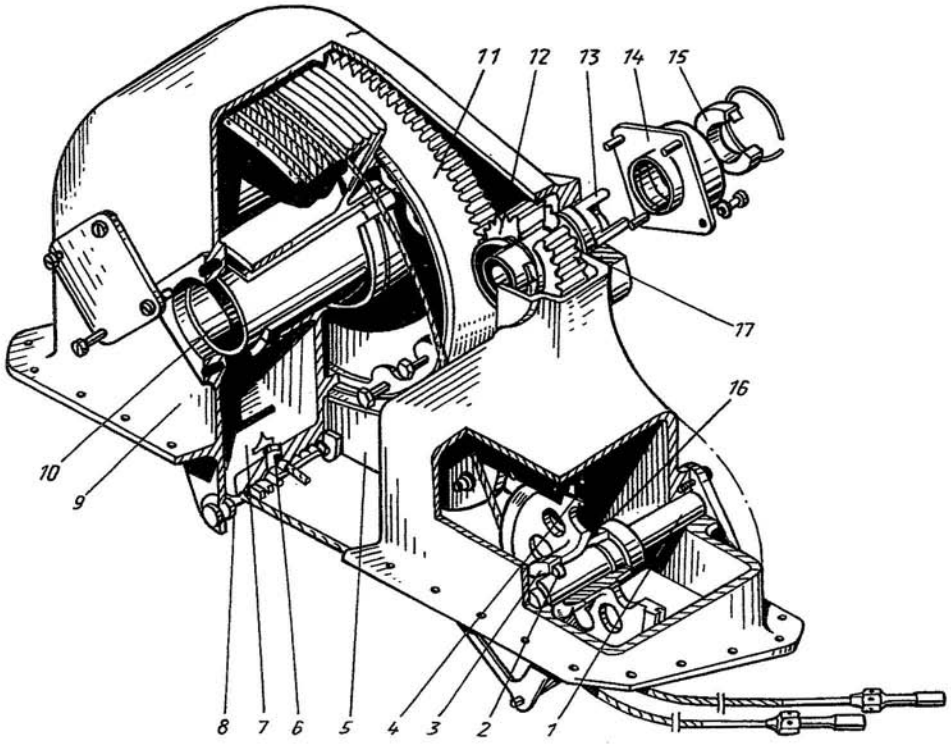


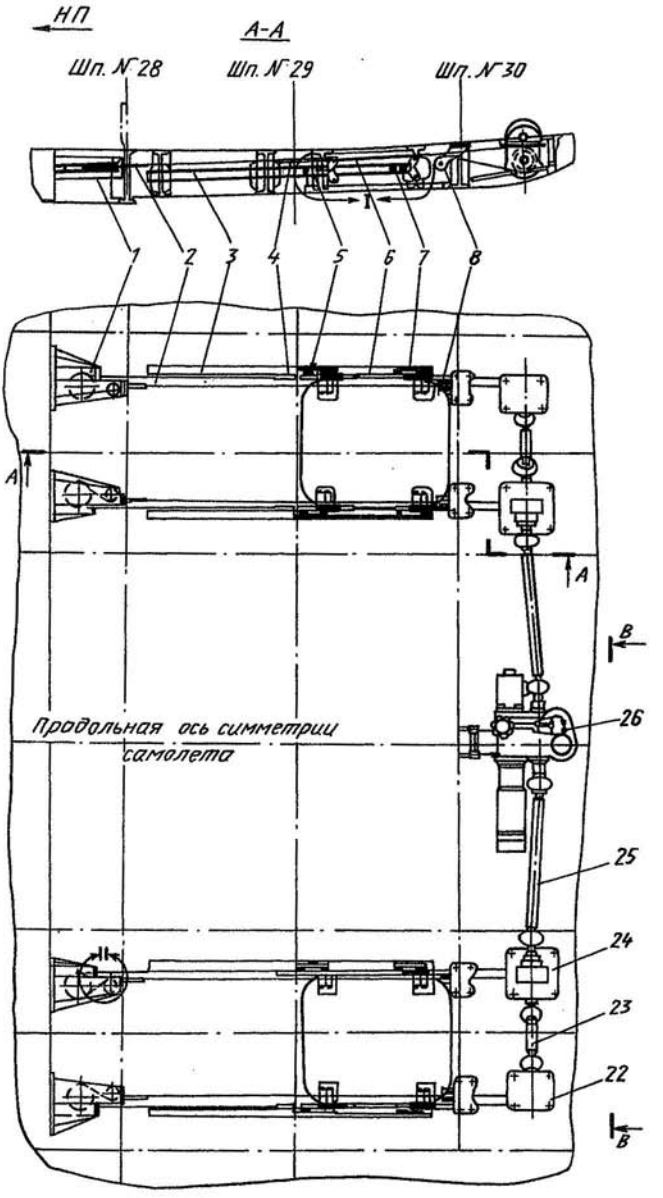
Рис. 61.2. Механизм тросового барабана фотолюков № 1, 2 и 3:

1, 10 — ось; *2* — уплотнительное кольцо; *3* — втулка; *4* — ролик; *5* — кожух; *6* — трос с шариком; *7* — барабан; *8* — ограничитель; *9* — корпус; *11* — зубчатый венец; *12* — шестерня; *13* — шлицевой вал; *14* — крышка; *15* — манжета; *16* — масленка; *17* — шпонка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.3. Каретки *10*, *11* и *17*, установленные на крышке фотолюка *16* (см. рис. 61.1).	рабана *7* и, поддерживая барабан *7* снизу, выньте ось *10*; снимите барабан *7*. **Примечания:** 1. Перед снятием барабана сделайте отметку его положения в корпусе и положения троса на барабане, чтобы при монтаже барабана в корпус сохранить длины сберегаемых концов троса. 2. Не допускайте проворачивания механизма привода при снятых барабанах; смотайте с барабана трос, подлежащий замене, расконтрив заделку шарика *6* на барабане *7*; установите новый трос в порядке, обратном снятию. Перед установкой кожуха *5* на корпус барабана заполните полость корпуса смазкой ЦИАТИМ-201; отрегулируйте натяжение тросов, как указано в ТК № 62.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Убедитесь, что нет повреждений деталей кареток и заедания роликов кареток.	Поврежденные и изношенные детали замените. При заедании роликов удалите старую смазку нефрасом и смажьте оси и шарниры смазкой ЦИАТИМ-201.	
4.4. Направляющие ролики, установленные на кронштейнах *15*, и тросовые направляющие *7, 13*. Убедитесь в отсутствии заедания направляющих роликов, разрушений канавок и реборд направляющих роликов.	Устраните, как указано в п. 4.3.	
5. Осмотрите механизм перемещения крышек фотолюков № 4 и 5 (рис. 61.3): 5.1. Механизм привода *26* с коробкой концевых выключателей, механизмы тросовых барабанов *22, 24* с карданными валами *23, 25*.	Механические повреждения (риски, забоины) на корпусах механизмов привода и тросовых барабанов удалите, зачистив шабером или личным напильником, с последующим восстановлением ЛКП. Корпусы и детали с трещинами и деформацией замените.	К
5.2. Тросовую проводку *2*. Убедитесь, что нет повреждений, обрыва или выпучивания прядей тросов. Обрыв более двух нитей на длине 1 м и выпучивание прядей тросов не допускается.	При отклонении от ТТ замените трос, для чего: выключите АЗС крышек фотолюков «Электромеханизм», «Управление» и «Сигнализация положения» на электрощитке оператора; убедитесь, что сняты крышки лючков и две панели между	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	шп. № 27—29 на подфюзеляжном обтекателе; сдвиньте ручным приводом крышку вперед для подхода к муфтам тандеров; снимите упорные накладки *21* (рис. 61.3, лист 2) и отвинтите упоры *20* с кронштейнов передних направляющих роликов около шпангоута № 28 ведомого и ведущего барабанов; расконтрите муфты *9* тандеров у передних и задних кареток, ослабьте натяжение тросов и отсоедините тросы от передних и задних кареток крышки; расшплинтуйте гайки, выньте оси роликов и снимите ролики с кронштейнов, расположенных у шп. № 28 и 30, освободив трос ведомого и ведущего барабанов; отвинтите гайки крепления кронштейна *4* (рис. 61.4) механизма ведомого барабана к самолету и, сделав отметку о положении шлицевого валика кардана на валу *7* барабана, снимите кронштейн с барабаном;	


НП
А-А
Шп. №28
Шп. №29
Шп. №30
1
2
3
4
5
6
7
8
А
А
В
В
Продольная ось симметрии самолета
26
25
24
23
22

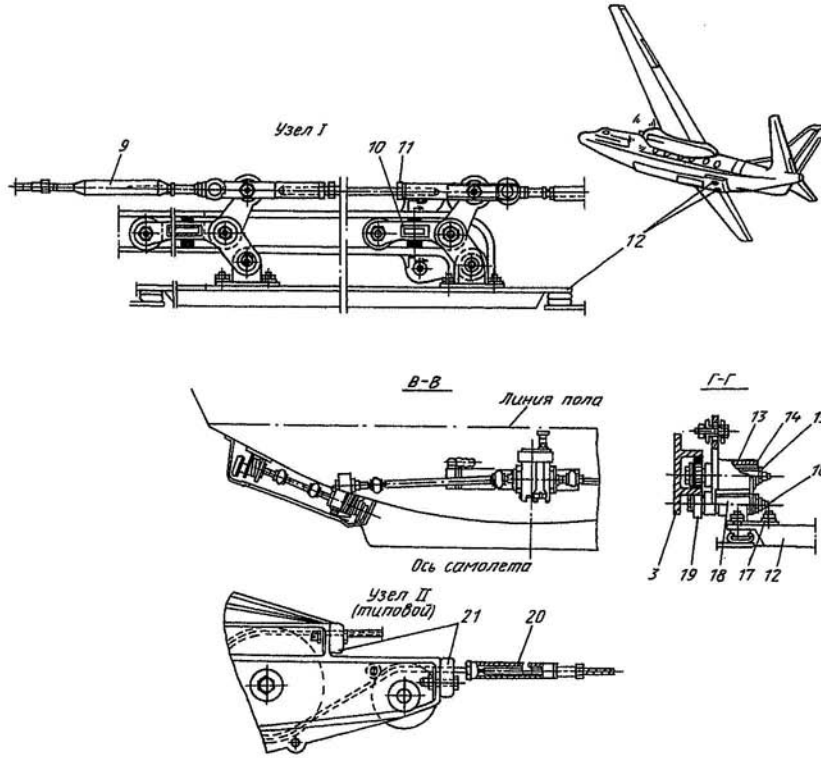


Рис. 61.3. Механизм перемещения крышек фотолюков № 4 и 5:

1 — кронштейн с роликами; *2* — ветвь тросовой проводки; *3* — направляющий рельс; *4* — упор открытой крышки; *5* — передняя каретка крышки; *6* — регулируемая тяга; *7* — задняя каретка крышки; *8* — оттяжной ролик; *9* — тандерная муфта; *10* — ролик бокового упора; *11* — контргайка; *12* — крышки фотолюков № 4 и 5; *13* — рычаг; *14* — втулка; *15, 18* — болт; *16* — масленка; *17* — кронштейн; *19* — ролик; *20* — упор закрытой крышки; *21* — упорная накладка; *22* — ведомый тросовый барабан; *23, 25* — карданный вал; *24* — механизм ведущего тросового барабана; *26* — механизм привода

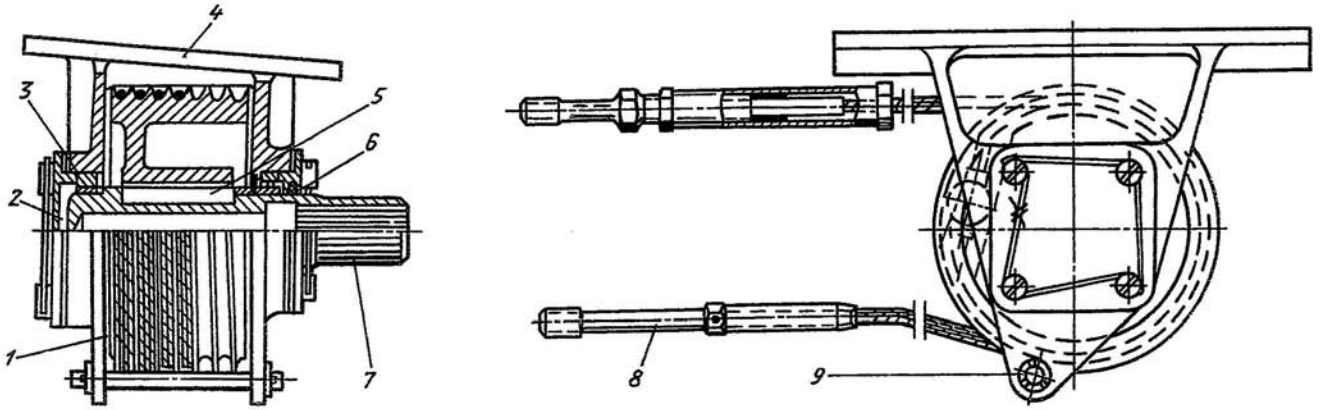


Рис. 61.4. Ведомый тросовый барабан:

1 — барабан; *2* — крышка; *3* — подшипник; *4* — кронштейн; *5* — шпонка; *6* — сальник; *7* — вал; *8* — тросовая ветвь; *9* — ограничители

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	снимите карданный вал; расконтрите и отвинтите болты крепления крышки *2* и снимите крышку; расшплинтуйте и снимите ограничитель *9*, выбейте вал *7* и снимите барабан *1*. При выбивании вала приложите к его торцу мягкую прокладку. **Примечания:** 1. Перед снятием барабана *1* отметьте его положение в кронштейне *4* и положение троса на барабане *1*, чтобы при монтаже барабана сохранить длину сбегающих с него концов троса. 2. Не допускайте проворачивания механизма привода при снятом барабане; смотайте подлежащий замене трос с ведомого тросового барабана, расконтрив заделку шарика на барабане; отвинтите гайки крепления корпуса *4* (рис. 61.5) ведущего тросового барабана к самолету и снимите кронштейн	

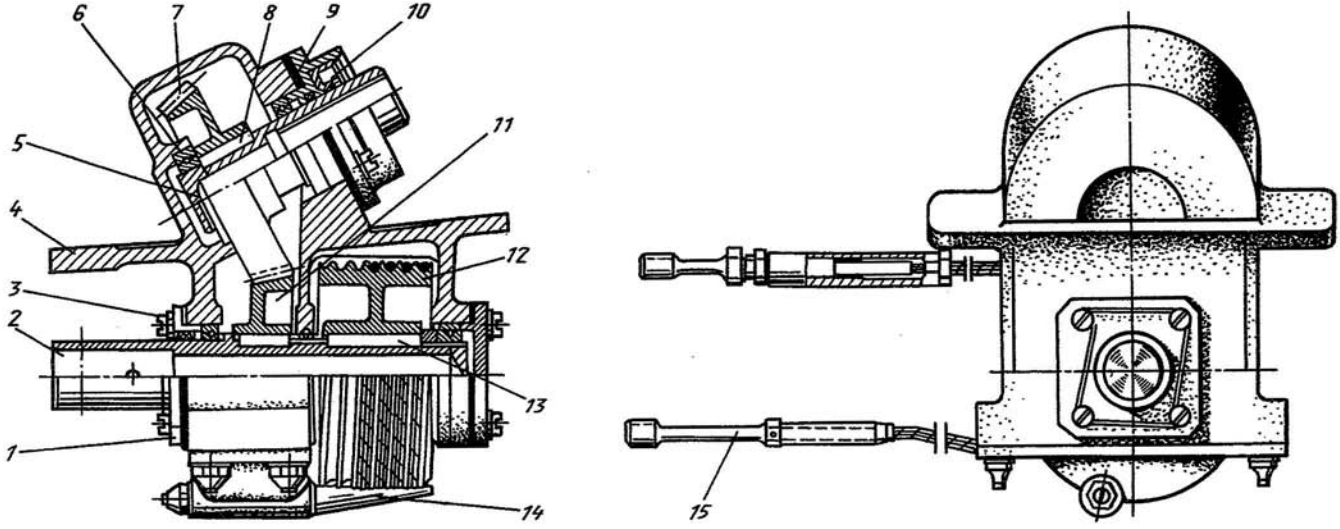


Рис. 61.5. Ведущий тросовый барабан:

1 — крышка; *2, 5* — вал; *3* — сальник; *4* — корпус; *6* — подшипник; *7, 15* — шестерня; *8, 12* — шпонка; *9* — крышка; *10* — манжета; *11* — барабан; *13* — ограничитель; *14* — тросовая ветвь

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	с барабаном *11*, сделав отметку о положении шлицевого вала *2* барабана *11*; расконтрите и отвинтите болты крепления крышек *1* вала барабана и снимите крышки; отвинтите гайки крепления ограничителя *13* и снимите ограничитель; выбейте вал *2* в сторону крышки *1* до положения, при котором можно снять барабан. При выбивании вала *2* прикладывайте к его торцу мягкую прокладку; снимите барабан *11*; **Примечание.** Во избежание нарушения зацепления шестерен в корпусе не выбивайте вал *2* больше чем необходимо для снятия барабана; смотайте трос с ведущего барабана, расконтрив заделку шарика на барабане; установите новые тросы в порядке, обратном снятию, и отрегулируйте их натяжение, как указано в ТК № 62.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Перед монтажом барабанов промойте их нефрасом и заполните свежей смазкой ЦИАТИМ-201. После установки кронштейнов ведомых барабанов восстановите их, загерметизируйте их стык с фюзеляжем герметиком У30МЭС-5М.	
5.3. Каретки *5, 7* (см. рис. 61.3). Убедитесь, что нет повреждений деталей и заедания роликов кареток.	Поврежденные и изношенные детали замените. При заедании роликов удалите старую смазку нефрасом и смажьте оси и шарниры смазкой ЦИАТИМ-201.	
5.4. Направляющие ролики, установленные на кронштейнах *1* и оттяжные ролики *8*. Убедитесь, что нет заедания роликов, разрушения канавок и реборд.	Устраните, как указано в п. 4.3.	
6. Зашприцуйте смазку ЦИАТИМ-201 через люки с надписью «ТРОСОВЫЙ БАРАБАН» на подфюзеляжном обтекателе в масленки *16* (см. рис. 61.2) осей направляющих роликов *4* у тросовых барабанов фотолюков № 1, 2, 3. Смазку запрессовывайте до появления свежей смазки из зазоров соединений. Выступившую из зазоров смазку удалите ветошью, смоченной нефрасом, а затем отжатой.		К
7. Зашприцуйте смазку ЦИАТИМ-201 через лючки в полу между шп. № 22, 23 в масленки *21, 28* (см. рис. 61.1) шарнирных соединений кареток крышки фотолюков № 1, 2, 3. Смазку зашприцовывайте, как указано в п. 6.		К
8. Зашприцуйте смазку ЦИАТИМ-201 через люки в подфюзеляжном обте-		К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61

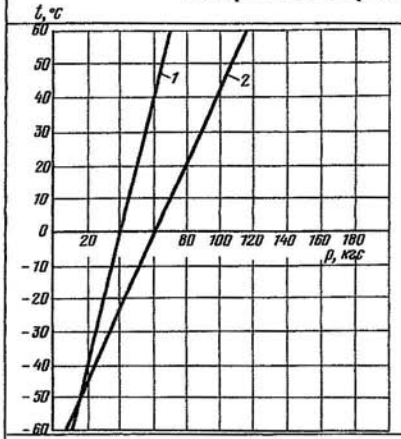
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
кателе в масленки *16* (см. рис. 61.3) шарнирных соединений кареток *5, 7* крышек фотолюков № 4, 5. Смазку зашприцовывайте, как указано в п. 6. 9. Закройте крышками два лючка между шп. № 22, 23 пола и зафиксируйте крышки нажимными замками. 10. Установите на место панели пола и зафиксируйте их замками.		Т Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Шприц рычажно-плунжерный, 54610/071 с наконечником ОСТ 1.10910—73 для смазки бимсовых замков рампы (из чемодана № 26-9020-800 самолета Ан-26); отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолетов Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61а**	На странице	
Пункт РО 4.09.01.10	Осмотр крепления трубопроводов обдува остекления фотолюков	Трудоемкость	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Осмотрите в районе фотолюков трубопроводы обдува остекления фотолюков. Убедитесь в отсутствии ослабления крепления трубопроводов, закупорки отверстий выхода горячего воздуха.		При ослаблении крепления трубопроводов подтяните винты хомутов крепления. Закупоренные отверстия прочистите.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособлени	Расходные материалы	

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 62**	На страницах 214—215	
Пункт РО 2.04.01.124	**Проверка натяжения тросов механизма перемещения крышек фотолюков**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышки фотолюков. 2. Проверьте тензометром натяжение всех ветвей тросов управления крышками фотолюков. Усилие натяжения ветвей тросов при температуре 20 °С должно быть: для тросов ∅4,5 мм механизмов люков № 1, 2, 3: 0,7—0,9 кН (70—90 кгс); для тросов ∅3,5 мм механизмов люков № 4, 5: 0,4—0,6 кН (40—60 кгс). При других температурах наружного воздуха необходимое усилие натяжения тросов определяйте по графику (рис. 62.1).		При отклонении величины усилия натяжения от ТТ отрегулируйте ее тандерными муфтами у передних кареток. При регулировке натяжения следите, чтобы каретки с левой и правой сторон крышки фотолюка работали синхронно. После регулировки натяжения откройте три-четыре раза крышку фотолюка ручным приводом и повторно проверьте величину усилия натяжения ветвей тросов. По окончании регулировки законтрите муфты тандеров.	Т К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 62

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 62.1. График зависимости усилия натяжения троса от изменения температуры окружающего воздуха: *1* — график для троса ∅3,5 мм механизма перемещения крышек фотолюков № 4 и 5; *2* — график для троса ∅4,5 мм механизма перемещения крышки фотолюков № 1, 2 и 3		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Тензометр ИН-11.		

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 63**	На страницах 216—218	
Пункт РО 2.04.01.125, 126	**Проверка исправности лебедки ДЯ-СС, осмотр кронштейнов подвески монорельса**	Трудоемкость — 1,1 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите бортовую лебедку ДЯ-СС: каретку, ролики, тросовый барабан (в пределах видимости), храповое колесо со стопором и шариковую цепь. Убедитесь, что нет трещин и других повреждений, а также выработки собачки стопорения храпового колеса; трос лебедки. Убедитесь, что нет повреждений. Заершенность троса (порыв нитей) не допускается.		Детали, имеющие трещины или повреждения, замените. Собачку, имеющую выработку, замените. Трос, имеющий порыв нитей, замените.	Т
2. Проверьте работоспособность бортовой лебедки. 2.1. Убедитесь в исправности фиксации каретки на монорельсе. При правильной фиксации каретки на монорельсе штырь фиксатора должен полностью подниматься вверх пружиной и заходить в гнезда монорельса.		Если штырь фиксатора не удерживается в гнезде монорельса, замените пружину.	К
2.2. Установите подвеску на трос лебедки. 2.3. Опустите подвеску на высоту, необходимую для закрепления груза, для чего, удерживая рукой цепь лебедки, отклоните ее в сторону, отжимая цепью рукоятку со стопором храпового колеса, затем потяните цепь в сторону опускания. Для перехвата рук отведите цепь в исходное положение и убедитесь, что храповое колесо застопорилось (стопор должен войти во впадину между зубьями храпового колеса).		Если подвеска не опускается, зафиксируйте храповое колесо стопором, затем осмотрите барабан, определите причину заедания и устраните неисправность.	
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: 1. НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ ОТЖИМАТЬ СТОПОР РУКАМИ. 2. ПРИ ПОДЪЕМЕ И ОПУСКАНИИ ГРУЗА НЕОБХОДИМО ПРОЧНО УДЕРЖИВАТЬ ЦЕПЬ РУКАМИ НА РАССТОЯНИИ НЕ МЕНЕЕ 300 ММ ОТ СТОПОРА.			
2.4. Закрепите груз к крюкам тросов подвески. Масса груза не должна превышать массы, указанной на трафарете каретки подъемного устройства. 2.5 Поднимите груз на высоту, позволяющую беспрепятственно его перемещать,			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 63		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
для чего, удерживая рукой цепь лебедки, отклоните ее в сторону, отжимая цепью рукоятку со стопором храпового колеса, затем подтяните цепь в сторону подъема груза. 2.6. Расфиксируйте каретку на монорельсе и переместите по нему груз. Убедитесь, что движение каретки по монорельсу происходит плавно, без заеданий. Скорость движения каретки по монорельсу не должна превышать 3 м/с. 2.7. Переместите груз в исходное положение и зафиксируйте каретку на монорельсе. 2.8. Опустите груз и снимите подвеску с троса лебедки.	В случае заедания каретки на монорельсе осмотрите монорельс и ролики каретки, устраните неисправность.	
3. Очистите ветошью детали грузоподъемного устройства от пыли, грязи и выпрессовавшейся старой загустевшей смазки. Смазку с поверхностей деталей удаляйте волосяной кистью, смоченной нефрасом.		Т
4. Нанесите тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 снаружи на подшипники роликов троса грузоподъемного устройства. Излишки смазки не допускаются.	Излишки смазки удалите ветошью.	К
5. Осмотрите узлы крепления монорельсов через лючки на потолке кабины операторов. Убедитесь в надежности крепления, отсутствии механических и коррозионных повреждений.	Ослабленное крепление подтяните. После подтяжки закерните гайки болтов. Поврежденные заклепки узлов замените. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой с последующей промывкой поврежденного участка нефрасом и восстановлением ЛКП.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 63

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; груз массой до 150 кг.	Нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 64**	На страницах 219—221	
Пункт РО 2.04.01.87	**Осмотр и смазка колонки ручного привода транспортера**	Трудоемкость — 3 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите колонку ручного привода транспортера нефрасом от загрязнений.			Т
2. Осмотрите колонку ручного привода и убедитесь в отсутствии повреждений деталей, ослабления крепежа.		Замените детали, имеющие трещины. Продукты коррозии и забоины удалите шлифовальной шкуркой. Деформированную защелку фиксации колонки в редукторе гидропривода выправьте или замените. Ослабленные заклепки подтяните; срезанные заклепки замените, устанавливая заклепки 3502А. В случае выработки отверстий под заклепки соединения вертикальной стойки со стаканом до ∅5,5—6,0 мм разверните отверстия в соединении до ∅6,2 мм и установите заклепки 3502А-6-10. При ослаблении насадки шпилек в верхнем корпусе колонки выверните их и установите новые шпильки 3251А-6-24-Кд. При необходимости отрегулируйте усилие срабатывания	Т
Одной из возможных причин разрушения колонки может быть разрегулировка предохранительной кулачковой муфты колонки.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 64		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Предохранительная муфта колонки должна срабатывать при достижении усилия сопротивления вращению рукоятки 0,20—0,38 кН (20—38 кгс), при этом грузовые цепи должны оставаться неподвижными.	предохранительной муфты, для чего: снимите заглушку со стакана редуктора; установите колонку в стакан ручного привода на редукторе гидропривода, введя ее шлицы в зацепление со шлицами вала редуктора; подняв защелку, проверните колонку в гнезде редуктора по часовой стрелке и отпустите защелку; перегоните грузовые цепи транспортера в крайнее переднее положение до соприкасания башмака цепи с передним упором; закрепите к рукоятке колонки динамометр ДПУ-0,1-2 и, проворачивая рукоятку с помощью динамометра, зафиксируйте усилие срабатывания предохранительной муфты; снимите крышку с предохранительной муфты и, проворачивая регулировочную гайку торцевым ключом $S=12$, измените затяжку пружины так, чтобы муфта срабатывала при усилии 0,20—0,38 кН (20—38 кгс);	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 64

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	установите крышку на предохранительную муфту колонки; снимите с редуктора колонку ручного привода; установите заглушку на стакан ручного привода на редукторе.	
3. Разберите колонку ручного привода, для чего: 3.1. Отверните ключом $S=8$ гайки, снимите со шпилек гайки, шайбы и крышку верхнего корпуса. 3.2. Выньте из корпуса поперечный вал-шестерню.		Т
4. Удалите кистью и ветошью старую смазку, набейте лопаткой свежую смазку ЦИАТИМ-201 в коническую передачу и наконечник колонки, смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 с помощью кисти сцепную муфту колонки ручного привода.		К
5. Установите в корпус поперечный вал-шестерню, установите на шпильки корпуса крышку, наденьте шайбы, навинтите и затяните гайки ключом $S=8$.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Ключ торцевой $S=8$ ГОСТ 3329—75; кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ГОСТ 5354—79; нефрас-С 50/170.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 65**	На странице 222
Пункт РО 2.04.03.01	**Осмотр обшивки фюзеляжа в районе скуловых балок**	Трудоемкость — 0,42 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите невооруженным глазом обшивку фюзеляжа в районе скуловых балок. Убедитесь в отсутствии трещин. Отметьте мягким карандашом места возможных трещин (выявляются по нарушению ЛКП и другим признакам). При необходимости используйте подсвет.		Т
2. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места. При необходимости смойте ЛКП с контролируемой зоны. Трещины не допускаются.	При обнаружении трещины обшивки произведите рентгеновский контроль балки. В случае обнаружения трещин на балке вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; мягкий карандаш 2М-4М.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66**	На страницах 223—230	
Пункт РО 2.04.03.02	**Проверка герметичности гидравлических поплавковых клапанов централизованной заправки**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
I. Проверка герметичности поплавковых клапанов с помощью топливозаправщика			
1. Снимите заглушки с заборников дренажа топливных баков. Убедитесь в отсутствии льда или снега в заборниках дренажа.		При наличии льда или снега подогрейте заборники дренажа теплым воздухом от наземного подогревателя, одновременно подогревая вакуумные клапаны дренажа и дренажные мачты (при снятых обтекателях) в течение 10—15 мин.	К
2. Откройте пробки заливных горловин топливных баков.			Т
3. Произведите полную централизованную заправку всех топливных баков самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 топливозаправщиком, как указано в вып. 27. После заполнения баков заправочные краны должны закрыться автоматически. На щитке заправки должны загореться четыре светосигнализатора «ЛАМПА ГОРИТ — БАК ЗАПОЛНЕН» и четыре светосигнализатора «ЛАМПА ГОРИТ — КРАН ЗАКРЫТ».		Если светосигнализаторы «ЛАМПА ГОРИТ — БАК ЗАПОЛНЕН» или «ЛАМПА ГОРИТ — КРАН ЗАКРЫТ» не загорятся, выясните причину и устраните дефект совместно со специалистом по АиРЭО.	К
4. Перед проверкой гидравлических клапанов требуемой группы баков: 4.1. На самолетах Ан-24: 4.1.1. Выключите переключатель «ПИТАНИЕ СИСТЕМЫ ЗАПРАВКИ» на щитке централизованной заправки и переключатель «ПО-750-АЭРОДР. ПИТАНИЕ» на верхнем электрощитке в кабине экипажа. Светосигнализаторы «ВКЛЮЧЕНО 115», «ЛАМПА ГОРИТ — БАК ЗАПОЛНЕН» должны погаснуть.		Если светосигнализаторы «ЛАМПА ГОРИТ — БАК ЗАПОЛНЕН» продолжают гореть, выясните причину и	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	устраните дефект совместно со специалистом по АиРЭО.	
4.1.2. Откройте вручную заправочный кран на щитке централизованной заправки, для чего нажмите на переключатель «УПР. КРАНАМИ ЗАПРАВКИ» II группы левого полукрыла и удерживайте его в открытом положении 13—15 с.		Т
Светосигнализатор закрытого положения крана должен погаснуть.		
4.2. На самолетах Ан-26, Ан-30:		Т
4.2.1. Рассоедините штепсельные разъемы "АВТОМАТИКА" на обоих блоках БУ9В-3Т(БУ9В-3 на самолетах Ан-26, поз. 684 лев. и поз. 9450 прав) автоматического управления топливной системой,для чего:		
- выключатели топливных насосов на щитке управления топливной системой (в кабине экипажа) и АЗР-6 "ПИТАНИЕ СИСТЕМ ЗАПРАВКИ" (на щитке централизованной заправки) установите в положение "ВЫКЛЮЧЕНО".		
Выключатели автоматической выработки топлива должны находиться в положении "РУЧНОЕ".		
ВНИМАНИЕ! В таком положении выключатели должны находиться как при рассоединении так и подсоединении ШР «АВТОМАТИКА» на блоках БУ9В-3 /ЗТ/.		
-для подхода к блокам на самолетах Ан-30 откройте лючок электроотсека в левом носовом отсеке оборудования, на самолетах Ан-26 - панель пола между шп. 5-6 под креслом бортмеханика;		Т
-рассоедините штепсельные разъемы «АВТОМАТИКА» на обоих блоках БУ913-3 /ЗТ/.		
При этом на щитке централизованной заправки должен погаснуть светосигнализатор «ЛАМПА ГОРИТ - БАК ЗАПОЛНЕН».		
4.2.2. Включите АЗР-6 «ПИТАНИЕ СИСТЕМЫ ЗАПРАВКИ» на щитке централизованной заправки.		К
При этом должен загореться светосигнализатор «ВКЛЮЧЕНО -115 13».		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2.3. Откройте вручную заправочный кран III-II групп левого полукрыла, для чего на щитке централизованной заправки нажмите на переключатель «УПР. КРАНАМИ ЗАПРАВКИ» Ш-П групп левого крыла в положение «ОТКРЫТЫ» и удерживайте его в этом положении 13-15с. Светосигнализатор закрытого положения крана должен погаснуть.		
5. Убедитесь, что пробки заливных горловин топливных баков открыты и поставьте сверху на крыле возле заливных горловин проверяющего, который докладывает на землю в случае переполнения топливных баков.		Т
6. Включите насос топливозаправщика и дозаправьте II группу левого полукрыла на самолете Ан-24 или III-II группы левого полукрыла на самолетах Ан-26, Ан-30 до закрытия поплавкового клапана.		Т
7. Не выключая насос топливозаправщика, проверьте герметичность поплавкового клапана в течение 1-2 мин.	Если давление топлива в системе централизованной за-	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
После закрытия поплавкового клапана расход топлива по расходомеру топливозаправщика должен прекратиться, а давление в системе централизованной заправки возрасти до 0,35 МПа (3,5 кгс/см^2), о чем свидетельствует загорание красного светосигнализатора «КРИТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ» на щитке заправки. Допускается негерметичность поплавкового клапана, при которой расход топлива после закрытия клапана не превышает 2 л/мин.	правки не возрастает до 0,35 МПа (3,5 кгс/см^2), а уровень топлива в баке повышается до обреза горловины бака с тенденцией перелива через горловину, то замените неисправный поплавковый клапан, как указано в вып. 25, ч. 2.	
8. Повторите проверку герметичности поплавковых клапанов остальных групп баков, поочередно открывая заправочные краны соответствующих групп вручную, как указано в пп. 4—7 данной ТК.		К
9. Выключите насос топливозаправщика и закройте вручную заправочные краны.		К
10. Слейте (при необходимости) излишнее количество топлива из топливных баков самолета, как указано в вып. 27, до того количества, которое было до централизованной заправки, или до потребного для выполнения рейса.		Т
11. Осмотрите все соединения заправочной магистрали. Проверьте, нет ли следов подтекания топлива. Убедитесь в исправности заправочного штуцера.	При течи топлива в соединениях подтяните (завинтите винт хомута рукой, а затем на 2—2,5 оборота плоскогубцами) или разверните хомуты дюритов. Если течь топлива не устраняется, замените дюрит, предварительно откачав топливо из магистрали.	Т
12. Откачайте топливо из заправочной магистрали и отсоедините шланг топливозаправщика.		Т
13. Закройте пробки заливных горловин топливных баков и установите заглушки на воздухозаборники дренажа.		Т
14. Переведите все переключатели на щитке централизованной заправки в исходное положение и выключите питание переменным током.		Т
Примечание: На самолетах Ан-26 (Ан-30) подсоедините ШР “АВТОМАТИКА” к обоим блокам БУ9В-3 (БУ9В-3Т). При включении питания - 115 В и наполненных топливных баках должны загореться светосигнализаторы “ЛАМПА ГОРИТ - БАК ЗАПОЛНЕН”.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
II. Упрощенная проверка герметичности поплавковых клапанов без использования топливозаправщика		
1. Общие положения.		
1.1. Упрощенная проверка позволяет проверить герметичность поплавковых клапанов централизованной заправки в процессе ТО без использования топливозаправщика.		
1.2. Упрощенную проверку производите перекачкой в проверяемую группу баков топлива из других групп самолета с помощью насосов ЭЦН-14 или 463, используя специальный шланг (рис. 66.1).		
1.3. При упрощенной проверке суммарное количество топлива во всех баках самолета должно быть не менее 2000 л.		
1.4. При упрощенной проверке проверку критического давления топлива не производите, так как эта проверка проводится при каждой централизованной заправке перед вылетом в рейс.		
1.5. Последовательность проверки герметичности гидравлических клапанов централизованной заправки следующая: вначале мягкие баки (II группа) — поочередно левые и правые, затем баки-отсеки (I группа) — поочередно левые и правые — для самолетов Ан-24; вначале баки-кессоны (III—II группа) — поочередно левые и правые, затем мягкие баки (I группа) — поочередно левые и правые — для самолетов Ан-26, Ан-30.		
2. Снимите заглушки с заборников дренажей топливных баков и откройте пробки заливных горловин топливных баков.		Т
3. Снимите крышку со штуцера централизованной заправки в гондоле двигателя.		Т
4. Снимите крышку со штуцера слива топлива на фильтре грубой очистки того двигателя, в мотогондоле которого находится горловина централизованной заправки.		Т
5. Снимите заглушки со штуцеров заправочного шланга (см. рис. 66.1) и убедитесь в их чистоте.		Т
6. Подсоедините шланг одним концом к сливному штуцеру фильтра двига-		Т

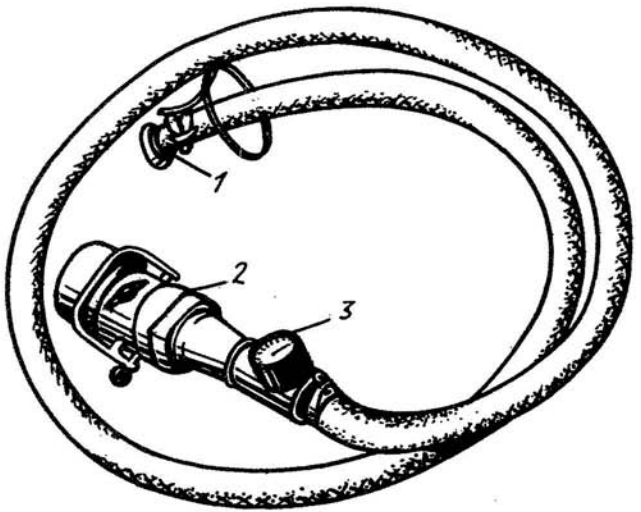


Рис. 66.1. Специальный шланг для перекачки топлива:

1 — штуцер для присоединения шланга к топливному фильтру; *2* — наконечник 2561А-7 для присоединения шланга к заправочному штуцеру (горловине) в гондоле шасси; *3* — манометр

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
теля, а другим — к штуцеру централизованной заправки в гондоле (ручку на наконечнике централизованной заправки не открывайте).		
7. Произведите предварительную проверку герметичности заправочного шланга, для чего:		Т
7.1. Включите подкачивающий насос одного из баков.		
7.2. Откройте пожарный кран двигателя, через фильтр которого перекачивается топливо.		
7.3. Откройте кран на фильтре, к которому присоединен заправочный шланг.		
7.4. Осмотрите шланг и его соединения и убедитесь, что нет подтекания топлива.		
Давление топлива по манометру (при работе ЭЦН-14) шланга должно быть 0,09—0,1 МПа (0,9—1,0 кгс/см^2);		
7.5. Выключите подкачивающий насос.		
8. Подготовьте электрические цепи системы централизованной заправки, как указано в вып. 27.		Т
9. Откройте клапан на наконечнике шланга централизованной заправки.		Т
10. Включите подкачивающий насос группы баков, из которой производится перекачка топлива, и в случае необходимости кран кольцевания.		Т
11. Откройте рукой заправочный кран проверяемой группы баков.		Т
Давление топлива на манометре заправочного шланга должно быть при работе ЭЦН-14 0,09—0,1 МПа (0,9—1,0 кгс/см^2).		
После открытия заправочного клапана давление топлива должно упасть до 0,01—0,02 МПа (0,1—0,2 кгс/см^2).		
Примечание. Если проверяемые баки заполнены топливом и срабатывает автоматика централизованной заправки и автоматически закрываются заправочные краны, выполните работы, указанные в п. 4 разд. I настоящей ТК.		
12. После заполнения группы баков топливом убедитесь, что сработала топливная автоматика системы централизованной заправки и заправочный кран группы закрылся автоматически.		К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Давление топлива по манометру заправочного шланга должно возрасти до 0,09—0,1 МПа (0,9—1,0 кгс/см^2). Должны загореться светосигнализаторы «ЛАМПА ГОРИТ — БАК ЗАПОЛНЕН» и «ЛАМПА ГОРИТ — КРАН ЗАКРЫТ» проверяемой группы баков. 13. Выполните работы, указанные в п. 4 разд. I настоящей ТК, и откройте рукой заправочный кран проверяемой группы. Проверьте герметичность поплавкового клапана системы централизованной заправки проверяемой группы. Давление в шланге должно уменьшиться, так как возобновится поступление топлива в бак. Через несколько десятков секунд поплавковый клапан должен закрыть доступ топлива в бак, и давление в шланге вновь возрасти до 0,09—0,1 МПа (0,9—1,0 кгс/см^2).	Если давление топлива в шланге не возрастает, а уровень топлива в баке повышается до обреза горловины бака с тенденцией перелива через горловину, замените неисправный поплавковый клапан, как указано в вып. 25, ч. 2.	К
14. Включите питание переменным током и необходимые переключатели. Убедитесь, что заправочный кран автоматически закрывается.		К
15. Повторите проверку системы централизованной заправки и герметичности поплавковых клапанов остальных групп баков, открывая поочередно заправочные краны соответствующих групп вручную и перекачивая топливо в проверяемую группу. При перекачке включите необходимые насосы агр. 463 или ЭЦН-14.		К
Примечание. На самолетах Ан-26 и Ан-30 при перекачке топлива из II группы в I группу, а также из I левой группы в I правую группу и наоборот установите переключатель «КРАН ПЕРЕКАЧКИ» в положение «АВАРИЙНО».		
16. Перекачайте топливо в те группы баков, в которых оно было до проверки герметичности поплавковых клапанов. Закройте все заправочные краны и пробки заливных горловин.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
17. Выключите насосы агр. 463 или ЭЦН-14, закройте перекрывной кран топлива (пожарный кран) и кран кольцевания.		Т
18. Переведите все переключатели на щитке системы централизованной заправки в исходное положение и выключите питание переменным током.		Т
Примечание: На самолетах Ан-26 (Ан-30) подсоедините ШР "АВТОМАТИКА" к обоим блокам БУ9В-3 (БУ9В-3Т).		Т
При включении питания - 115 В и наполненных топливных баках должны загореться светосигнализаторы "ЛАМПА ГОРИТ - БАК ЗАПОЛНЕН".		Т
19. Закройте сливной кран на фильтре двигателя и клапан на наконечнике заправочного шланга.		Т
20. Отсоедините заправочный шланг от штуцера на фильтре двигателя и слейте из него оставшееся топливо в наземную емкость. Откройте клапан на наконечнике шланга и слейте остатки топлива из трубопровода самолета.		Т Т
21. Закройте клапан и отсоедините шланг от заправочного штуцера. Закройте крышку штуцера системы централизованной заправки в гондоле двигателя.		
22. Установите заглушки на заправочный шланг и уберите инвентарь.		
23. Установите при необходимости заглушки дренажей топливных баков.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—80; шланг специальный для перекачки топлива с наконечником 2561А-7; лестница 24-9010-100; топливозаправщик ТЗ-200 или ТЗ-150; электрическая аэродромная установка; наземный подогреватель МП-85.	Проволока КО 0,8 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67**	На страницах 231—234	
Пункт РО 2.04.03.03 — 06, 14	**Осмотр аварийных люков. Проверка исправности и смазка замков аварийных люков**	Трудоемкость — 2,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышку аварийного люка пассажирской кабины самолета Ан-24 (грузовой кабины самолета Ан-26) изнутри фюзеляжа, для чего: 1.1. Снимите фиксатор с внутренней ручки крышки люка. 1.2. Расконтрите проволочную контровку ручки. 1.3. Потяните рывком ручку на себя до упора и выньте крышку из проема люка.			Т
2. Осмотрите детали крышки люка: штыри, ручки и профиль герметизации. Проверьте, нет ли износа и коррозионных повреждений штырей, заедания ручки и порыва профиля герметизации.		Поврежденные и изношенные детали замените. Продукты коррозии удалите шлифовальной шкуркой. Заедание ручки устраните. Профиль герметизации, имеющий порыв, замените, устанавливая профиль 26-0260-69 с оплеткой (см. рис. 23.1).	Т
3. Осмотрите гнезда в чаше проема аварийного люка. Проверьте, нет ли механических повреждений и коррозионных поражений.		Гнезда, имеющие повреждения или расшатывания, отремонтируйте. Продукты коррозии удалите.	Т
4. Очистите нефрасом трущиеся детали механизма замка (без его разборки) и гнезда люка.			Т
5. Проверьте легкость хода и исправность работы механизма замка.		Заедание ручек устраните. При неисправности механизма замка осмотрите все шарнирные соединения, выясните причину неисправности и устраните ее.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 штыри крышки и гнезда проема люка.	Излишки смазки удалите ветошью.	К
7. Протрите чистой ветошью насухо профиль герметизации крышки люка и присыпьте тальком.		Т
Примечание. Работу выполняйте непосредственно перед установкой крышки люка на самолет.		
8. Установите на место крышку люка, для чего:		Т
8.1. Вставьте крышку люка в чашу проема, совместив штыри с гнездами.		
8.2. Потяните внутреннюю ручку крышки на себя и, окончательно установив крышку в проеме, отведите ручку от себя до отказа. Проверьте надежность закрытия крышки.		
8.3. Откройте крышку люка снаружи фюзеляжа, затем установите крышку люка на место. Для открытия крышки люка снаружи кабины, при снятом фиксаторе внутренней ручки, поверните ручку вниз до упора и, не выпуская ее, толкните крышку внутрь кабины.		
8.4. Законтрите внутреннюю ручку крышки люка проволокой ММ 0,5 к серьге замка и опломбируйте трубчатой пломбой.		
8.5. Установите фиксатор на внутреннюю ручку крышки люка.		
9. Повторите операции по пп. 1—8 для другого аварийного люка.		Т
10. Откройте крышку верхнего аварийного люка в кабине экипажа, для чего отсоедините перемычку металлизации (если она установлена) и карабины ремней подвески, расконтрите проволочную контровку ручки, ослабьте затяжку болтов на задних узлах крышки и потяните ручку на себя.		Т
11. Осмотрите детали крышки люка: ручку, штыри и профиль герметизации. Проверьте, нет ли повреждений и коррозионных поражений.	Поврежденные или изношенные детали замените. Вместо поврежденного профиля герметизации устанавливайте профиль 26-0260-69 с оплеткой (см. рис. 23.1).	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Продукты коррозии удалите шлифовальной шкуркой и восстановите ЛКП.	
12. Осмотрите перемычку металлизации и ремни карабинов подвески крышки. Проверьте, нет ли повреждений и обрывов.	Изношенную более 10% сечения или оборванную перемычку металлизации замените. Ремни карабинов подвески, имеющие повреждения или обрыв, замените.	Т
13. Очистите нефрасом от загрязнений в доступных местах трущиеся пары механизма замка (без разборки) и гнезда люка.		Т
14. Осмотрите гнезда в проеме люка. Проверьте, нет ли повреждений и коррозионных поражений. Проверьте легкость хода ручки и исправность механизма замка.	Продукты коррозии удалите шлифовальной шкуркой. Гнезда, имеющие повреждения или расшатывания, отремонтируйте.	Т
15. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 штырь замка крышки и гнезда проема люка.	Излишки смазки удалите ветошью.	К
16. Протрите чистой ветошью насухо и присыпьте тальком всю поверхность профиля герметизации крышки.		Т
Примечание. Работу выполняйте непосредственно перед установкой крышки люка на самолет.		
17. Установите крышку верхнего аварийного люка на место, для чего: 17.1. Вставьте задние штыри в гнезда проема, прижмите крышку в проем и поверните ручку от себя до упора. 17.2. Проверьте надежность установки крышки, законтрите ручку проволокой ММ 0,5 к гайке переднего прижима крышки и опломбируйте трубчатой пломбой. 17.3. Подтяните ключом болты и гайки на задних узлах крышки. 17.4. Подсоедините к люку перемычку металлизации (если имеются кронштейны для крепления перемычки).		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—86; зеркало поворотное 24-9020-800; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; пломбиратор ГОСТ 17271—76; ключ $S=12\times14$ ГОСТ 2839—80 Е.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; проволока контровочная ММ 0,5, ГОСТ 2112—79; пломба трубчатая из мягкого алюминиевого сплава.

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 68	На страницах 235—236	
Пункт РО 2.04.03.07	**Осмотр люка для подключения наземного кондиционера**	Трудоемкость — 0,08 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите люки подключения наземного кондиционера, для чего: 1.1. На самолетах до серии 22-01: 1.1.1. Откройте заглушки люков на задней багажной двери и в переднем грузовом люке, открыв нажимные замки. 1.1.2. Осмотрите заглушки, убедитесь в их целости и отсутствии коррозионных повреждений узлов подвески.		Деформированные заглушки отремонтируйте. Продукты коррозии удалите, после чего смажьте узлы навески смазкой ЦИАТИМ-201.	Т
1.1.3. Откройте крышки люков подключения наземного кондиционера, отвинтив винтовые зажимы прижимов и выведя прижимы из упоров на фланцах проема. 1.1.4. Осмотрите крышки, убедитесь в отсутствии на них продуктов коррозии и повреждения герметизирующей прокладки.		Продукты коррозии удалите. Поврежденную герметизирующую прокладку замените.	
1.1.5. Установите крышки люков на место, завинтите винтовые зажимы и законтрите их рукоятки проволокой. 1.1.6. Закройте заглушки люков, закрыв нажимные замки. 1.2. На самолетах с серии 22-01 (01-01): 1.2.1. Откройте крышку люка подключения наземного кондиционера, расположенную на правом борту, между шп. № 31, 32, отвинтив отверткой винтовой замок.			
1.2.2. Осмотрите крышку люка, убедитесь в отсутствии коррозионных повреждений узлов подвески и разрушения профиля герметизации.		Продукты коррозии на узлах подвески удалите, узлы смажьте смазкой ЦИАТИМ-201. Поврежденный профиль герметизации замените.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 68

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.2.3. Закройте крышку люка подключения наземного кондиционера и завинтите винтовой замок.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—86.	Проволока контровочная КО 0,8 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 69**	На страницах 237—241	
Пункт РО 2.04.03.09	**Осмотр передней нижней панели центроплана под бортовыми угольниками мотогондолы**	Трудоемкость — 3,58 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите винты и снимите съемные части бортовых угольников мотогондол у нервюр № 5 и 6.			Т
2. Осмотрите, применяя подсвет и поворотное зеркало, с расстояния не более 250 мм обшивку передней нижней панели центроплана в районе нервюр № 5 и 6 от переднего лонжерона до стр. № 3 на обеих сторонах центроплана и отметьте карандашом места, имеющие дефект (коррозионные повреждения, возможные трещины).			К
Места осмотра должны быть очищены от пыли и грязи.		Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой.	
Особое внимание при осмотре обратите на: места крепления бортовых угольников; зоны крепления накладок Э24-10-468 снаружи и изнутри мотогондол (рис. 69.1); зоны выборки трещин по отверстиям крепления бортовых угольников мотогондол в районах нервюр № 5 и 6 (рис. 69.2); зоны крайних отверстий крепления усиливающих накладок (если они установлены) в районах нервюр № 5 и 6 (рис. 69.3). Возможные места появления трещин указаны стрелками на рисунках.			
3. Осмотрите, применяя подсвет и лупу, отмеченные участки и убедитесь, что нет трещин.		При обнаружении трещин вопрос об устранении дефекта решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
4. Установите на место съемные части бортовых угольников мотогондол и завинтите ключом и отверткой винты их крепления.			Т

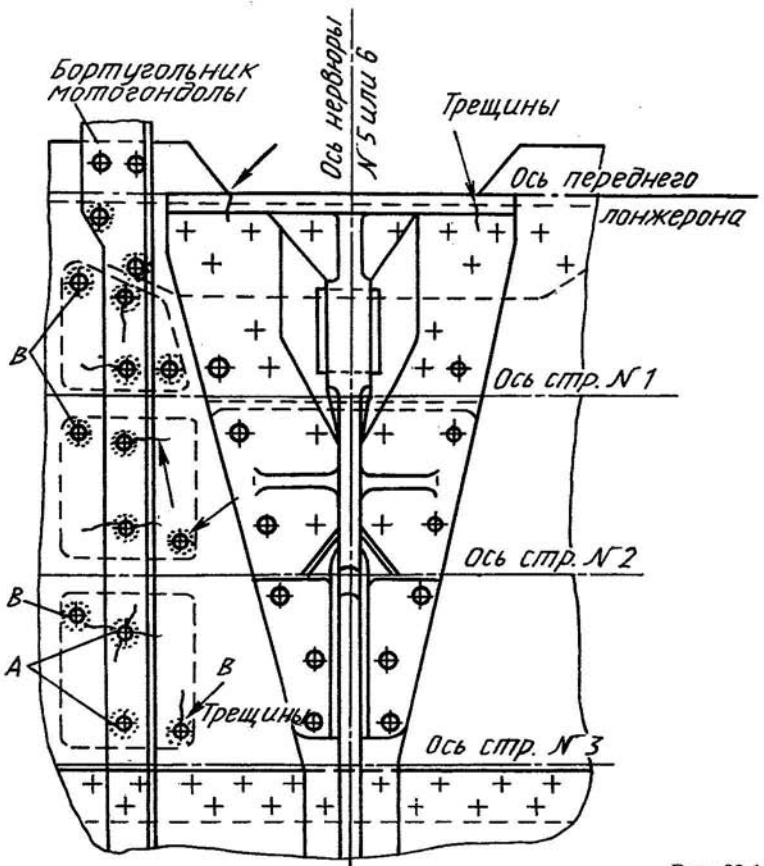


Рис. 69.1. Полотно панели в районе крепления бортугольника мотогондолы (вид сверху): А, В — зоны контроля

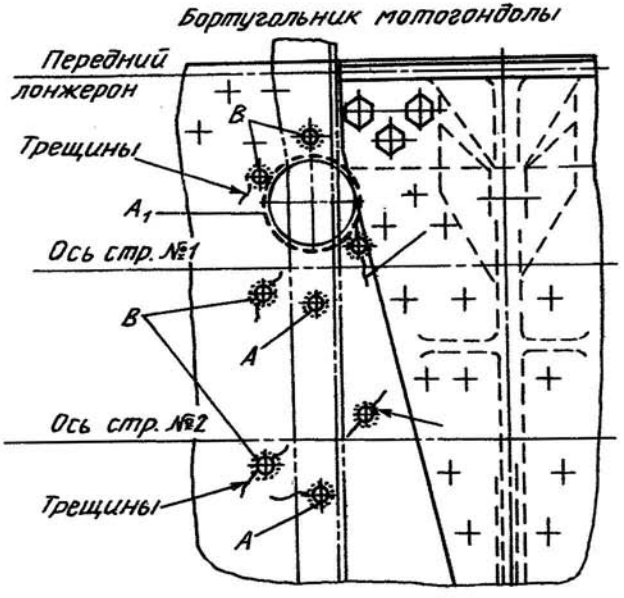


Рис. 69.2. Зона доработки в районе бортугольника мотогондолы: A_I, A_{II}, B — зоны контроля

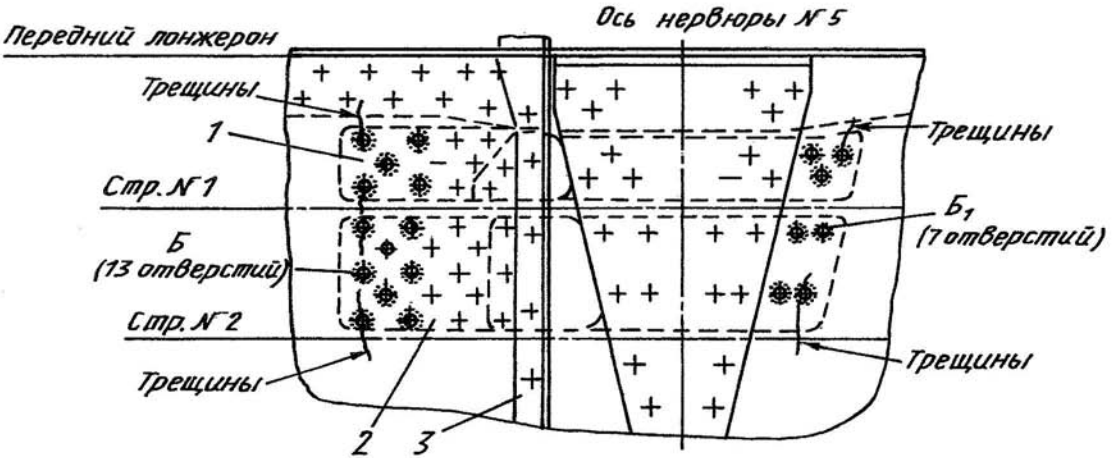


Рис. 69.3. Обшивка нижней передней панели центроплана у нервюры № 5 в зоне ремонтных накладок: *1* — накладка Э24-10-543-3; (—4); *2* — накладка Э24-10-543-5; (—6); *3* — бортугольник мотогондолы; Б, $Б_1$ — зоны контроля.

Примечание. Зону $Б_1$ контролировать только на машинах, имеющих вырезы для осмотра в экране

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 69

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80; зеркало поворотное, 24-9020-800; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; карандаш 2М—4М; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; ключ $S=8\times10$ ГОСТ 2839—80 Е.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 70**	На страницах 242—244	
Пункт РО 2.04.03.10	**Осмотр элементов конструкции стабилизатора в зоне узлов навески руля высоты**	Трудоемкость — 2,36 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в районе узлов навески руля высоты.			Т
2. Отвинтите отверткой винты и снимите крышки лючков на нижних панелях стабилизатора.			Т
3. Отвинтите отверткой по четыре верхних винта на накладках задней обшивки стабилизатора, установленных возле каждого из узлов крепления кронштейнов навески руля высоты, и слегка отогните накладки.			Т
4. Осмотрите, применяя подсвет и поворотное зеркало, через лючки на нижних панелях стабилизатора и вырезы в хвостовой части стабилизатора, а также снаружи верхний и нижний полулонжероны, верхнюю и нижнюю половины нервюр № 2, 7, 11 стабилизатора, кронштейны навески руля высоты.			К
Убедитесь в отсутствии трещин на поясах и стенках лонжеронов, выходящих из-под обшивки стабилизатора и кронштейнов навески руля высоты, трещин на лапках поясов лонжеронов, выходящих из-под окантовки лючков и из-под косынки на верхнем поясе, а также трещин на других элементах конструкции стабилизатора. Возможные места появления трещин указаны на рис. 70.1.		При обнаружении трещин вопрос об устранении дефекта и дальнейшей эксплуатации самолета согласуйте с представителем предприятия — разработчика самолета.	
5. Осмотрите, применяя подсвет и поворотное зеркало, болты крепления кронштейнов навески руля высоты к заднему лонжерону стабилизатора. Убедитесь, что головки болтов прижаты к кронштейнам, а гайки болтов не имеют ослабления затяжки.		При неплотном прижатии головки болта замените болт. При ослаблении затяжки гайки подтяните ее ключом 64400/Д-013 с переходником 64400/26-29. Усилие должно быть: 14—17 Нм (140—170 кгс · см). Если гайка не подтягивается, замените болт.	К
6. Проверьте целость болтов крепления кронштейнов навески руля высоты к заднему лонжерону стабилизатора, для чего приложите усилие торцевого ключа $S=14\times17$ по часовой стрелке к головкам болтов.		При поворачивании головки болта замените болт.	К

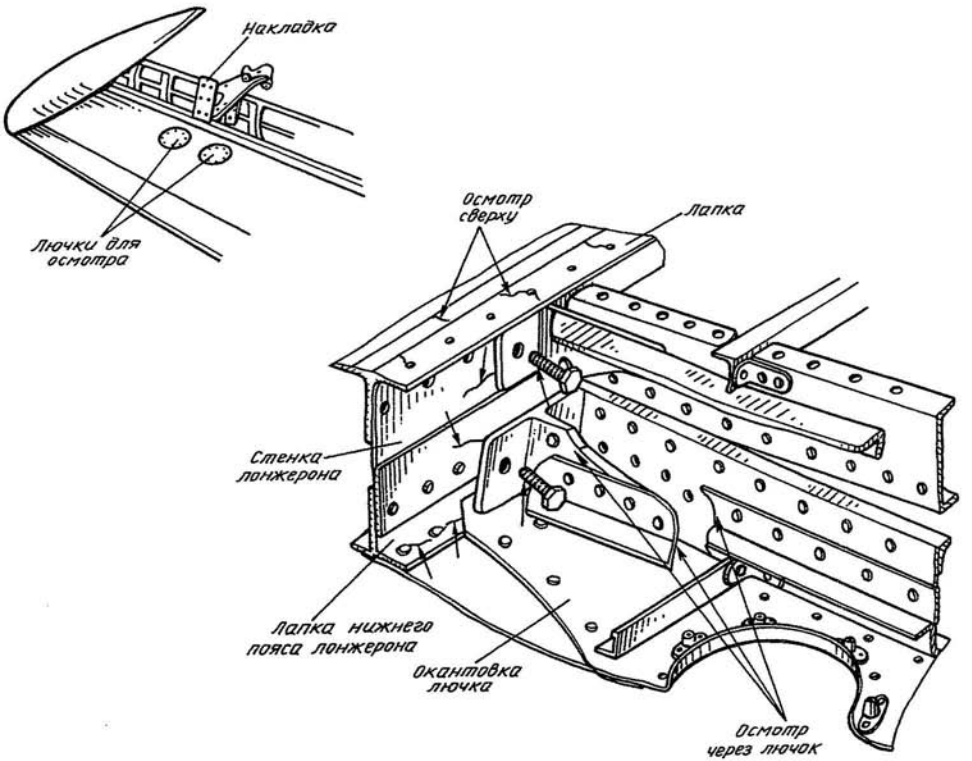


Рис. 70.1. Конструкция стабилизатора в зоне узла крепления руля высоты

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 70

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Установите на место накладки на заднюю обшивку стабилизатора и завинтите отверткой винты их крепления. Накладки хвостовой части стабилизатора крепите винтами 3156А-3-11 или 3-11-Ц ОСТ 1-31501—80.		Т
8. Установите крышки лючков на нижние панели стабилизатора и завинтите отверткой винты их крепления.		Т
9. Уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; зеркало поворотное 24-9020-800; лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80; ключ торцовый $S=14\times17$ ГОСТ 11737—74; ключ S=5,5 ГОСТ 2839—80 Е.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71**	На страницах 245—253	
Пункт РО 2.04.03.12	**Нанесение противокоррозионных составов на элементы конструкции самолета**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ. 1.1. Применение специальных средств защиты, которые наносятся на окрашенные по ремонтной технологии внутренние отсеки планера, повышает коррозионную стойкость самолета. 1.2. При выполнении работ по нанесению средств противокоррозионной защиты соблюдайте «Правила и нормы техники безопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии для окрасочных цехов» (утв. Постановлением ЦК Профсоюзов рабочих машиностроения 12.08.74), «Требования безопасности и производственной санитарии при техническом обслуживании АТ в эксплуатационных предприятиях, ремонтных заводах, учебно-летных организациях и летно-испытательных подразделениях ГА СССР» (изд. 1975 г.). 1.3. Для дополнительной противокоррозионной защиты применяется один из вариантов составов, приведенных в табл. 71.1. Наиболее эффективным является вариант 1. 1.4. Профилактические составы должны наноситься в зонах на элементы конструкции, указанные на рис. 71.1 и в табл. 71.1. 1.5. Противокоррозионная обработка при ТО осуществляется теми же материалами, которые были применены при ремонте самолета. 1.6. При нанесении противокоррозионных средств в формуляре самолета должна быть сделана соответствующая запись с указанием марки профилактического состава, места и даты его нанесения. 1.7. Нанесение противокоррозионных средств с целью профилактики не ведет к изменению периодичности регламентных работ. 1.8. Противокоррозионные средства наносятся в случае если: на поверхности элементов конструкции планера обнаружены коррозионные поражения; имеются разрушения защитного ЛКП, в том числе и профилактических составов; самолет в процессе ремонта не подвергался дополнительной защите от коррозии.			К

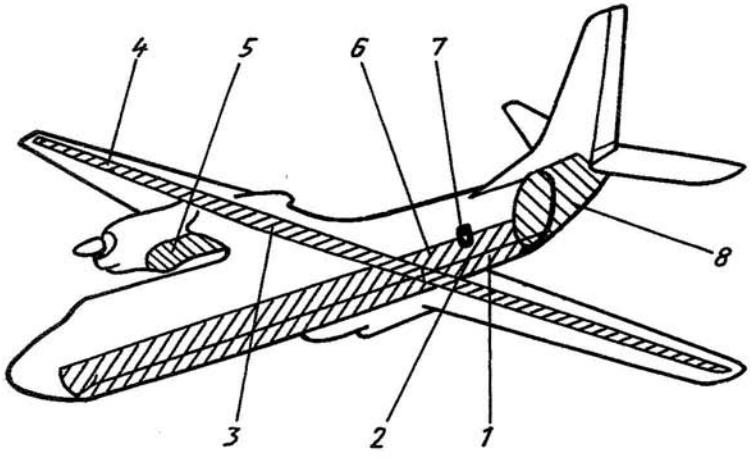


Рис. 71.1. Зоны нанесения профилактических составов:

1 — внутренняя поверхность обшивки фюзеляжа и элементы конструкции под полом; *2* — внутренняя поверхность обшивки фюзеляжа, элементы конструкции и каркас пола под туалетом; *3* — отсек между зализами крыла и фюзеляжем; *4* — задняя стенка лонжерона крыла и задняя кромка крыла; *5* — внутренняя часть ниши шасси (узлы, подвергающиеся смазке, не обрабатываются); *6* — элементы конструкции пола под буфетом; *7* — сливная панель санузла, лючок водозаправочного штуцера водяного бака; *8* — внутренняя поверхность обшивки фюзеляжа в заднем негерметичном отсеке (за шп. № 40)

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. Зоны нанесения профилактических составов. Зоны и элементы конструкции самолета, на которые наносятся профилактические составы, приведены на рис. 71.1 и в табл. 71.1. **Примечание:** В зависимости от коррозионного поражения зоны обработки могут уточняться. Противокоррозионные составы наносятся при открытых откидных панелях центроплана и СЧК, снятых панелях пола, в случае устранения дефектов ЛКП — при открытых люках, панелях и т. п. в зоне повреждений, а при нанесении составов в зоне туалета — при снятом баке унитаза. **Примечание.** При нанесении профилактических составов кабину экипажа обрабатывать не рекомендуется. При наличии теплозвукоизоляции в зонах, подлежащих обработке составами, ее следует отогнуть перед нанесением составов, а после окончания работ установить на место.		К

Таблица 71.1

№ п/п	Наименование зоны и элементов конструкции	Марка профилактического состава			
		Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3	Вариант 4
1	Внутренняя поверхность обшивки фюзеляжа и элементы конструкции под полами	АУ-25	НГ-222А	ЗВВД-13	НГ-222А
2	Внутренняя поверхность обшивки фюзеляжа, элементы конструкции и каркас пола под туалетом	АУ-5 и АУ-100	МОПЛ-2 или МОПЛ-3	ЗВВД-13	ХП-1
3	Отсек между зализами крыла и фюзеляжем	АУ-5	НГ-222А	ЗВВД-13	НГ-222А
4	Задняя стенка лонжерона крыла и задняя кромка крыла	АУ-5 и АУ-100	НГ-222А	ЗВВД-13	НГ-222А

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71

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

Продолжение

№ п/п	Наименование зоны и элементов конструкции	Марка профилактического состава			
		Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3	Вариант 4
5	Внутренняя часть ниши шасси (узлы, подлежащие смазке, не обрабатываются)	AV-25	НГ-222А	НГ-222А	НГ-222А
6	Элементы конструкции пола под буфетом	AV-25	МОПЛ-2 или МОПЛ-3	ЗВВД-13	НГ-222А
7	Сливная панель санузла, лючок водозаправочного штуцера водяного бака	AV-5 и AV-100	НГ-222А	НГ-222А	НГ-222А
8	Внутренняя поверхность обшивки фюзеляжа в заднем негерметичном отсеке (за шп. № 40)	AV-25	НГ-222А	ЗВВД-13	НГ-222А

Примечание. Наибольший эффект обеспечивают профилактические составы Динитрол (AV-5, AV-25, AV-100), из отечественных составов — НГ-222А.

3. Подготовка поверхности самолета к нанесению составов. 3.1. Очистите все защищаемые поверхности от пыли, жировых и других загрязнений и продуктов коррозии. Загрязнения и продукты коррозии на покрываемых поверхностях не допускаются. Для удаления загрязнений промойте поверхности теплым 3 %-ным раствором мыла технического калийного, затем чистой теплой водой, вытрите насухо чистой ветошью и просушите в течение 1—2 ч. 3.2. С обшивки самолета продукты коррозии удаляйте шлифовальной шкуркой № 6—8 до полного удаления очагов коррозии. Места зачистки должны иметь плавные переходы на соседние участки. Острые края и заусенцы не допускаются. На профилированных деталях (стрингерах, шпангоутах и т. п.) продукты коррозии удаляйте также и шабером. Со стальных деталей продукты коррозии удаляйте жесткими волосяными щетками или щетинными щетками с последующей зачисткой шлифовальной шкуркой № 6—8 до металлического блеска.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71

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

3.3. При необходимости удаления профилактических составов с обработанных поверхностей самолета для восстановления покрытий в процессе эксплуатации используйте следующие жидкости:

№ п/п	Тип профилактического состава	Удаляющая жидкость
1	Динитрол AV-5, AV-25, AV-100	Нефрас, керосин или уайт-спирит.
2	НГ-222А	Нефрас, уайт-спирит
3	МОПЛ-2, МОПЛ-3	Нефрас, керосин или уайт-спирит
4	ХП-1	Соскоблить скребком (для легкосъемной пленки) или растворитель № 645.
5	ЗВВД-13	Горячая вода с добавлением моющих средств или нефраса.

3.4. Восстановите поврежденное ЛКП согласно вып. 26, разд. 16.

4. Подготовка составов перед их применением.

4.1. Состав ХП-1 (полуфабрикат ХП-1 и раствор отвердителя — продукт МСН-7-50) должен поступать в заготовительное отделение не позднее чем за сутки до использования для того, чтобы материал принял температуру помещения (не ниже 10 °С).

Примечание. Полуфабрикат ХП-1 и продукт МСН-7-50 должен храниться в закрытой таре в неотапливаемом помещении.

4.2. Для предохранения от попадания влаги в продукт МСН-7-50 горлышки склянок должны быть тщательно закрыты полиэтиленовыми пробками и обернуты полиэтиленовой пленкой.

4.3. Перед вскрытием протрите тару насухо и очистите ее от пыли и грязи. Тара должна быть чистой.

4.4. Приготовьте состав за час до применения, смешав полуфабрикат ХП-1 с продуктом МСН-7-50, для работы в течение 3—4 ч.

К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
При перемешивании полуфабриката необходимо полностью размешать и поднять пигмент, осевший на дно тары. Рабочая вязкость состава ХП-1 должна быть 18—20 с по вискозиметру ВЗ-4 при (20±5)°С в случае пневмораспыления (45—70 с при кистевой окраске). Для получения вязкости 18—20 с добавьте в раствор 40—50% растворителя (сольвент или ксилол). Срок годности готового состава ХП-1 составляет не более 5 ч при вязкости 18—20 с (не более 2 ч при выпускной вязкости 45—70 с). К концу срока вязкость повышается. Допускается повышение вязкости состава не более чем на 25 с. 4.5. Профильтруйте через капроновую ткань или два слоя марли разбавленный до рабочей вязкости и тщательно перемешанный состав.		
Примечание. Составы Динитрол (AV-5, AV-25, AV-100), НГ-222А, МОПЛ-2, МОПЛ-3, ЗВВД-13 пригодны к применению в состоянии поставки, т. е. не требуют специальной подготовки.		
5. Нанесение профилактических составов.		К
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: 1. НА СВЕЖЕОКРАШЕННЫЕ ПОВЕРХНОСТИ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ СОСТАВЫ НАНОСИТЕ НЕ РАНЕЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ 36 Ч ПОСЛЕ ВЫСЫХАНИЯ ЛКП. 2. ПРИ НАНЕСЕНИИ СОСТАВОВ КАБЕЛЬНЫЕ СОЕДИНЕНИЯ, ПРОВОДА, РЫЧАГИ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И ДРУГИЕ СОЕДИНЕНИЯ, ПОКРЫТЫЕ СМАЗКАМИ (МАСЛАМИ), ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАЩИЩЕНЫ ОТ ПОПАДАНИЯ НА НИХ СОСТАВОВ, ТАК КАК СМАЗКИ ЧУВСТВИТЕЛЬНЫ К РАСТВОРИТЕЛЯМ.		
5.1. Нанесение составов Динитрол AV-5, AV-25, AV-100. 5.1.1. Нанесите один слой состава методом безвоздушного распыления на участки, указанные в табл. 71.1. Давление воздуха при распылении должно быть 4—5 МПА (40—50 кгс/см^2) при распылении составов AV-5 и AV-25 и 5—6 МПА (50—60 кгс/см^2) — при распылении состава AV-100, температура наружного воздуха должна быть не ниже		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
10 °С. Ориентировочный расход AV-5 составляет 50—70 г/м^2 поверхности, AV-25 — 100—200 г/м^2, AV-100 — 300—400 г/м^2. Состав Динитрол наносится в один слой. Если в табл. 71.1 указываются два типа Динитрола, то перед нанесением последующего состава просушите предыдущий в течение 1 ч. 5.1.2. Через 8 ч после нанесения последнего слоя покрытия закройте обработанные участки (закрепите тепло- и звукоизоляцию, установите на место панели пола, люки, оборудование и т. п.). 5.2. Нанесение пленкообразующего нефтяного состава НГ-222А. 5.2.1. Нанесите состав в один слой краскораспылителем типа КР-10 или кистью. Давление воздуха при распылении должно быть 0,3—0,4 МПа (3—4 кгс/см^2). Температура воздуха при нанесении покрытий должна быть не ниже 10 °С. Ориентировочный расход состава — 300 г/м^2. Время полного пленкообразования составляет 24 ч. При загустевании разбавьте состав ксилолом или сольвентом до удобной для работы вязкости. 5.2.2. После просушки состава установите снятое оборудование на место. 5.3. Нанесение пленкообразующих ингибированных нефтяных составов МОПЛ-2, -3. 5.3.1. Нанесите один слой состава краскораспылителем типа КР-10 или кистью. Давление воздуха при распылении должно быть 0,5—0,6 МПа (5—6 кгс/см^2), температура наружного воздуха не ниже 10 °С. Ориентировочный расход МОПЛ-2 — 200—300 г/м^2, МОПЛ-3 — 500—700 г/м^2. 5.3.2. После просушки поверхности установите снятое оборудование на место. Время полного пленкообразования МОПЛ-2 — 24 ч, МОПЛ-3 — 8—10 ч. 5.4. Нанесение водно-воскового состава ЗВВД-13. 5.4.1. Нанесите два слоя состава краскораспылителем типа КР-10. Давление воздуха при пневмораспылении должно быть 0,2—0,3 МПа (2—3 кгс/см^2). Температура наружного воздуха при нанесении состава должна быть не ниже 10 °С. Ориентировочный расход состава — 700—800 г/м^2. Если состав ЗВВД-13 в процессе хранения замерз, то он не пригоден для употребления, так как не восстанавливает своих свойств даже при оттаивании.	При загустевании разбавляйте составы уайт-спиритом до удобной для нанесения вязкости до консистенции жидкой сметаны.	

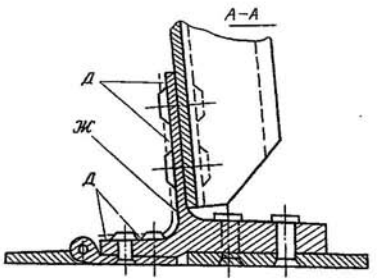
ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.4.2. После просушки поверхности установите на место снятое оборудование. 5.5. Нанесение легкосъемной ингибированной пленки ХП-1. 5.5.1. Нанесите три-четыре слоя состава краскораспылителем типа КР-10 с диаметром сопла 1—2 мм при рабочей вязкости состава 18—20 с по вискозиметру ВЗ-4 или три слоя кистью с выпускной вязкостью состава 45—70 с. Давление воздуха при пневмораспылении должно быть не более 0,4 МПа (4 кгс/см^2), расстояние до поверхности ~ 500 мм. Температура воздуха при нанесении состава должна быть не ниже 10 °С. Ориентировочный расход состава 500—600 г/м^2. 5.5.2. После просушки поверхности установите снятое оборудование на место. Продолжительность промежуточной сушки между нанесением слоев — 10—15 мин, продолжительность окончательной сушки — 18—24 ч. 6. Техника безопасности. 6.1. При нанесении покрытий необходимо тщательно защищать кислородные установки (кислородные баллоны, трубопроводы, вспомогательное оборудование и др.) от попадания на них профилактических составов, так как при соединении с кислородом они могут вызвать пожар или взрыв. 6.2. При использовании оборудования для безвоздушного распыления следует соблюдать меры предосторожности: не направлять пистолет на себя или на рядом стоящего человека, так как давление в пистолете достигает 10 МПа (100 кгс/см^2) и попадание струи может повредить кожу и подкожную ткань; не подставлять руку или пальцы рук под струю; не бросать пистолет на пол; насадок прочищать, только предварительно сняв его с пистолета; перед разборкой или ремонтом шлангов, фильтра высокого давления, пистолета или насадок стравить давление из шлангов, открыв пистолет или циркуляционный клапан; если при засорении насадка трудно открыть пистолет, то необходимо сначала открыть циркуляционный клапан; если пистолет не используется, он должен быть установлен на предохранительный клапан.	При необходимости разбавьте состав ксилолом или сольвентом.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Ведро вместимостью 8—10 л; щетка волосяная ГОСТ 10597—80; лопатка деревянная; емкости для противокоррозионных составов; установка для безвоздушного распыления ЛКМ (оборудование шведской фирмы); краскораспылитель типа КР-10.	Мыло техническое калийное РСТ РСФСР 390—78; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; шкурка шлифовальная № 6—8 ГОСТ 10054—82; марля бытовая х/б ГОСТ 11109—74; динитрол AV-5, AV-25, AV-100 (фирма «Динол интернэшнл», Швеция); пленкообразующий ингибированный нефтяной состав НГ-222А ТУ 38-401515—82; уайт-спирит ГОСТ 3134—78; пленкообразующий нефтяной состав МОПЛ-2 или МОПЛ-3 (произв. СРР); защитная водно-восковая дисперсия ЗВВД-13 ТУ 38-101716—78; ксилол ГОСТ 9949—76; ингибированная легкосъемная пленка ХП-1 ТУ-6-10-1742—80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 72**	На страницах 254—258	
Пункт РО 2.04.03.18, 43; 2.04.06.47	**Проверка лапки и вертикальной полки заднего лонжерона СЧК и обшивки нижней панели СЧК между нервюрами № 7—8а**	Трудоемкость — 0,84 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что открыты задние откидные панели СЧК.			Т
2. Отвинтите отверткой винты крепления и снимите обтекатели электропроводов подключения насосов ЭЦН-14.			Т
3. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью поверхности вертикальной полки нижнего пояса заднего лонжерона СЧК, лапку крепления петли откидной панели в зоне нервюр № 7—8а, обшивку нижней панели СЧК в зонах отверстий под болты крепления обшивки к поясу заднего лонжерона между нервюрами № 7—8а. Поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, масла, грязи.			Т
4. Осмотрите, применяя подсвет, в доступных местах с расстояния не более 250 мм вертикальную полку нижнего пояса заднего лонжерона СЧК, лапку крепления петли откидной панели между нервюрами № 7—8а в зонах Г, Д, Ж, И, С, Т, $Т_1$, обшивку нижней панели СЧК в районе отверстий под болты крепления к поясу заднего лонжерона между нервюрами № 7—8а в зонах Л, П (рис. 72.1). Убедитесь в отсутствии трещин, забоин, коррозионных повреждений.		Удалите продукты коррозии. Зачистите забоины, восстановите ЛКП. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации согласовывайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
5. Проверьте вихретоковым дефектоскопом в доступных местах (без удаления герметика) вертикальную полку и лапку нижнего пояса заднего лонжерона СЧК между нервюрами № 7—8а в зонах: 5.1. «Г» — перемещая преобразователь (датчик) вдоль подошвы кронштейна (стойки) на расстоянии 2—3 мм от его (ее) края. Выявляются трещины длиной более 2 мм. 5.2. «Д» — перемещая преобразователь согласно схеме. 5.3. «Ж» — перемещая преобразователь согласно схеме. 5.4. «И», «С» — перемещая преобразователь вокруг головки заклепки на расстоянии 2—3 мм от ее края. Выявляются трещины, выходящие из-под головки заклепки более чем на 2 мм.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И



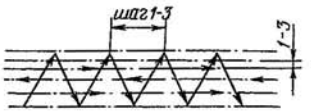


Схема контроля зон Ж, М

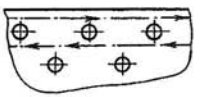
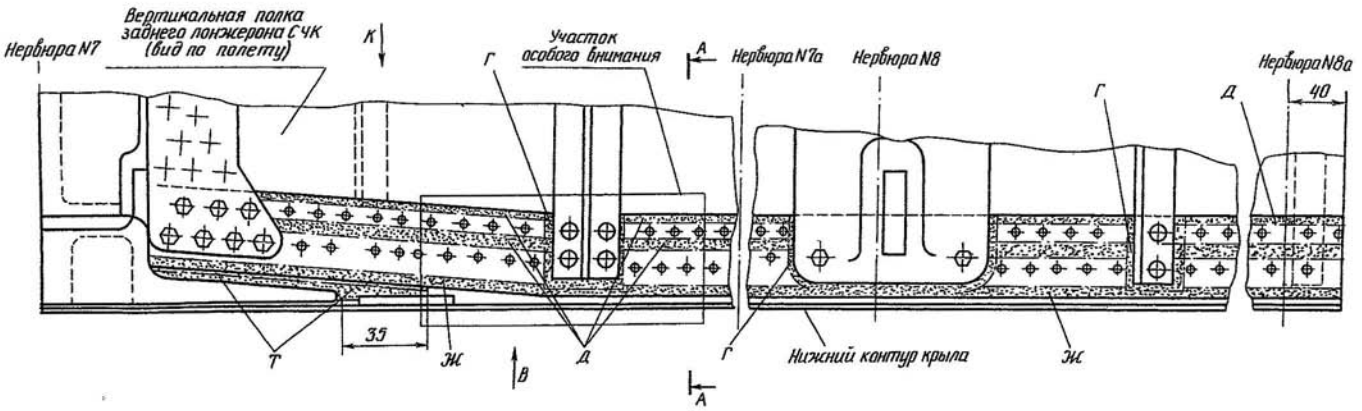
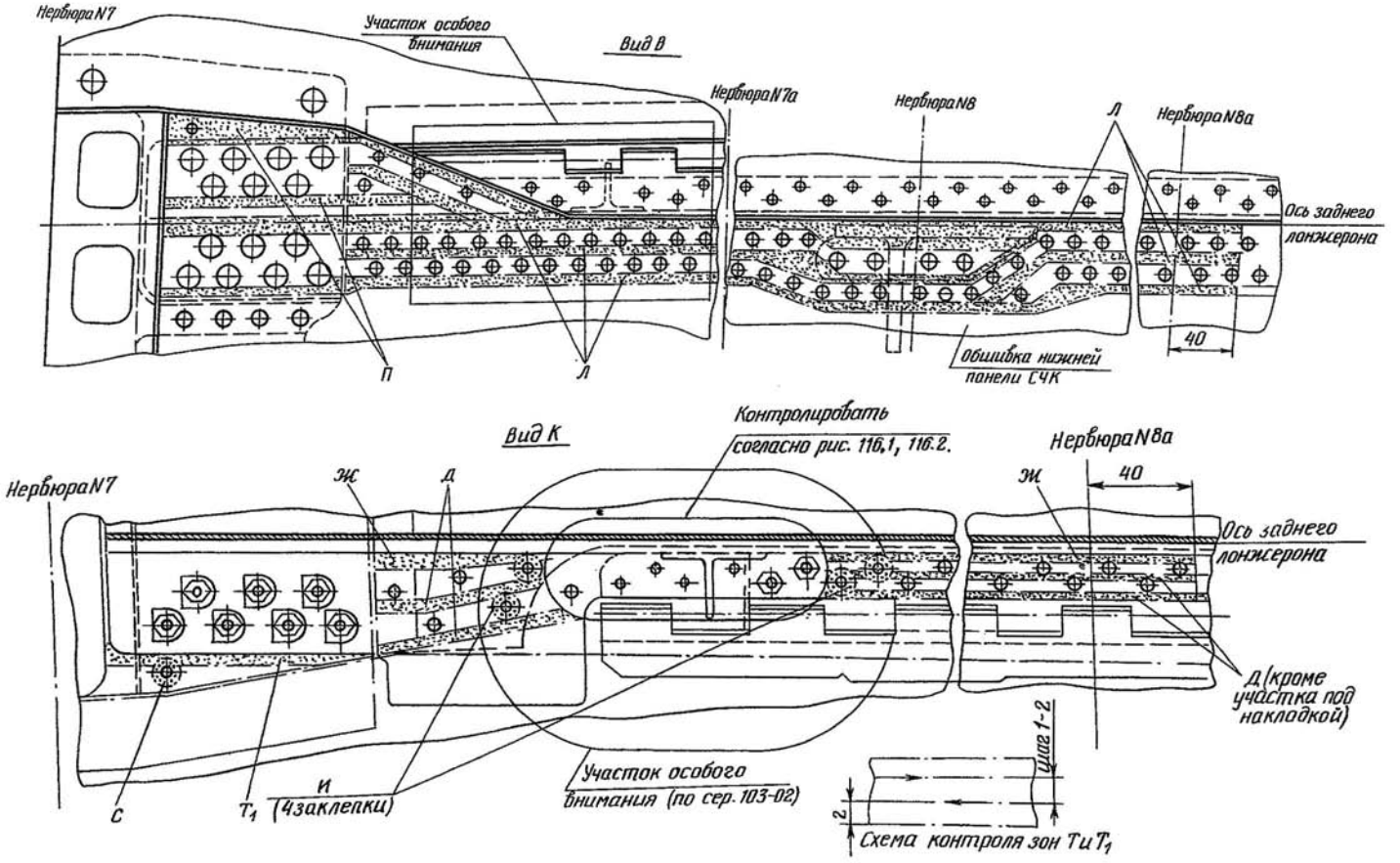


Схема контроля зоны Д




Нервюра N7
Участок особого внимания
Вид В
Нервюра N7а
Нервюра N8
Л
Нервюра N8а
Ось заднего лонжерона
П
Л
40
Обшивка нижней панели СЧК
Вид К
Контролировать согласно рис. 116.1, 116.2.
Нервюра N8а
Нервюра N7
Ж
Д
Ж
40
Ось заднего лонжерона
Д (кроме участка под накладкой)
С
Т1
И (4 заклепки)
Участок особого внимания (по сер. 103-02)
Шаг 1-2
2
Схема контроля зон Т и Т1

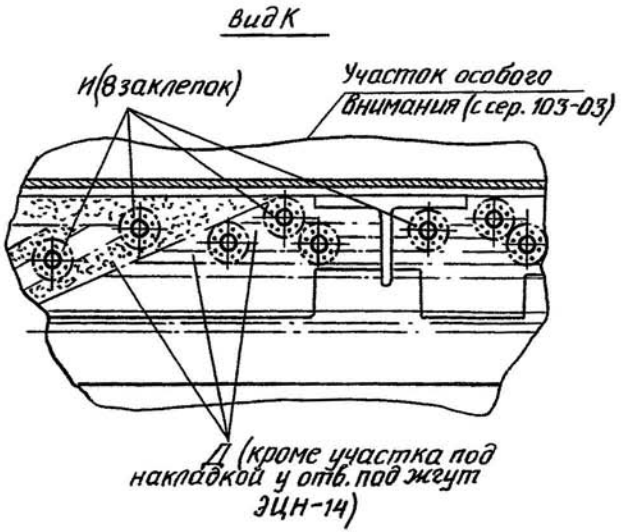


Рис. 72.1. Места проверки лапки и вертикальной полки заднего лонжерона СЧК и обшивки нижней панели СЧК между нервюрами № 7—8а:

Г, Д, Ж, И, Л, П, С, Т, $Т_1$ — зоны контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 72

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.5. «Т», «$Т_1$» — перемещая преобразователь согласно схеме. Трещины не допускаются. 6. Проверьте вихретоковым дефектоскопом обшивку нижней панели СЧК в зонах отверстий под болты крепления к поясу заднего лонжерона между нервюрами № 7—8а в зонах Л, П, перемещая преобразователь согласно схеме. Трещины не допускаются. 7. Установите на место обтекатели электропроводов подключения насосов ЭЦН-14 и завинтите отверткой винты их крепления.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа «ТВД» или ВД-22Н «Проба-5» с преобразователем ПН-12ПА1 (прямым и Г-образным).	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 73**	На страницах 259—260	
Пункт РО 2.04.03.19, 2.04.06.25	**Проверка стенки нижнего пояса заднего лонжерона центроплана в районе окончания лапки кронштейна 24-1020-5 у нервюры № 2**	Трудоемкость — 0,38 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что открыты задние откидные панели центроплана и боковые люки на силовом зализе фюзеляжа с центропланом у шп. № 20 слева и справа под крылом.			Т
2. Удалите пыль, грязь и герметик со стенки нижнего пояса заднего лонжерона в районе окончания лапки кронштейна 24-1020-5 у нервюр № 2 центроплана в зонах А, Б (рис. 73.1).			Т
3. Разметьте карандашом зоны А, Б на стенке заднего лонжерона центроплана.			И
4. Осмотрите, применяя подсвет, стенку нижнего пояса заднего лонжерона в районе окончания лапки кронштейна 24-1020-5 у нервюр № 2 центроплана в зонах А, Б. Убедитесь, что нет трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
Примечание. Зону Б на левой половине крыла справа от кронштейна осматривайте в доступных местах без демонтажа фланца, расположенного на стенке заднего лонжерона.			
5. Проверьте вихретоковым дефектоскопом стенку нижнего пояса заднего лонжерона в районе окончания лапки кронштейна 24-1020-5 у нервюр № 2 центроплана в зонах А, Б. Убедитесь в отсутствии трещин. Схемы перемещения датчика в зонах А, Б представлены на рис. 73.1 (виды I и II).		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
Примечание. Зону Б на левой половине крыла справа от кронштейна осматривайте в доступных местах без демонтажа фланца, расположенного на стенке заднего лонжерона.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 73

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

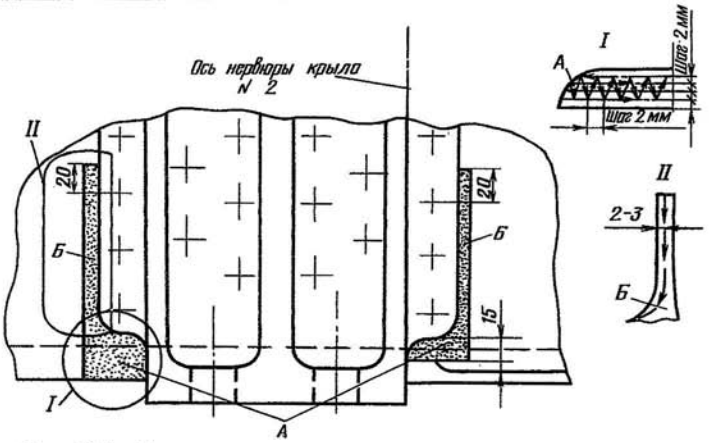


Рис. 73.1. Стенка нижнего пояса заднего лонжерона центроплана в районе окончания лапки кронштейна 24-1020-5 у нервюры № 2 крыла (вид снаружи):

А, Б — зоны контроля

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или «ТВД» с преобразователем ПН-12-ПА1, линейка $l=200$ ГОСТ 427—75.	Лампа переносная ПЛ36-20; стремянка 24-9012-0; зеркало поворотное 24-9020-800.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; карандаш 2М—4М.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 74**	На страницах 261—262	
Пункт РО 2.04.03.21	**Проверка обшивки в зоне крепления к лонжеронам центроплана между нервюрами № 2—6**	Трудоемкость — 1,21 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте отверткой замки и откиньте крышки люков на силовом зализе фюзеляжа с центропланом у шп. № 20 слева и справа под крылом.			Т
2. Отвинтите винты и снимите крышки лючков с обеих сторон мотогондол у переднего и заднего лонжеронов крыла.			Т
3. Удалите ветошью пыль и грязь с нижней обшивки центроплана в районах ее крепления к переднему и заднему лонжеронам у нервюр № 2—6.			Т
4. Осмотрите в доступных местах нижнюю обшивку центроплана вокруг заклепок и болтов ее крепления к нижним поясам переднего и заднего лонжеронов в зоне радиусных переходов горизонтальных полок поясов у нервюр № 2—6. Убедитесь в отсутствии трещин. Возможные места появления трещин указаны стрелками на рис. 74.1. При необходимости используйте подсвет и поворотное зеркало.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
5. Проверьте вихретоковым дефектоскопом в доступных местах нижнюю обшивку центроплана вокруг заклепок и болтов ее крепления к нижним поясам переднего и заднего лонжеронов в зоне радиусных переходов горизонтальных полок поясов у нервюр № 2—6. Убедитесь в отсутствии трещин. Возможные места появления трещин указаны стрелками на рис. 74.1.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
6. Установите на место крышки лючков с обеих сторон мотогондол у переднего и заднего лонжеронов и завинтите отверткой винты их крепления.			Т
7. Опустите крышки люков на зализах центроплана и закройте отверткой замки их крепления.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 74

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

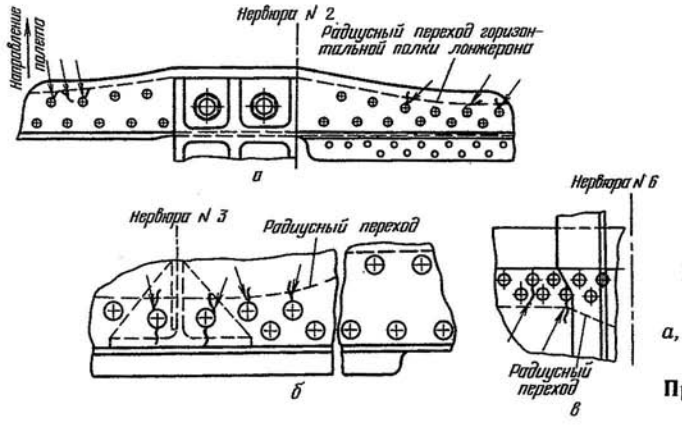


Рис. 74.1. Вид снизу на полотно нижней обшивки центроплана в районах:

а, б — нижнего пояса заднего лонжерона; *в* — нижнего пояса переднего лонжерона

Примечание: Возможные места появления трещин указаны стрелками

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или «ТВД» с преобразователем ПН-12ПА1.	Лампа переносная ПЛ36-20; стремянка 24-9012-0; отвертка ГОСТ 24437—80; зеркало поворотное 24-9020-800.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; мыло жидкое (нейтральное) РСТ РСФСР 390—73.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 75**	На страницах 263—264
Пункт РО 2.04.03.22	**Осмотр шп. № 40 со стороны негерметичной части фюзеляжа**	Трудоемкость — 0,47 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышку люка шп. № 40 и пройдите через люк в хвостовую часть. 2. Осмотрите, применяя подсвет, шп. № 40, обращая особое внимание на: силовые балки в районе узлов стыковки с килем; окантовку проема люка; стенку шпангоута в зоне крепления к поперечным балкам и профилям, а также к стойкам из бульбоуголка. Проверьте, нет ли трещин, ослабления крепления заклепочных соединений и деформаций стенки шпангоута. Места возможного возникновения трещин указаны стрелками на рис. 75.1. При наличии признаков трещин (риски, царапины, нарушения ЛКП) осмотрите дефектные места с помощью лупы 4—5-кратного увеличения.	Ослабленное заклепочное соединение подтяните. Если заклепки не подтягиваются, замените их заклепками с увеличенным, следующим по диаметру, размером, без зенковки отверстий под головки. При наличии трещин на окантовке проема люка, а также на стенке шпангоута наложите накладки, как указано в вып. 26. При наличии трещин на балках вопрос о ремонте и дальнейшей эксплуатации согласуйте с представителем предприятия — разработчика самолета.	Т К
3. Выйдите из хвостовой части фюзеляжа, закройте люк, законтрив ручку люка, как указано в ТК № 5.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4—5-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	

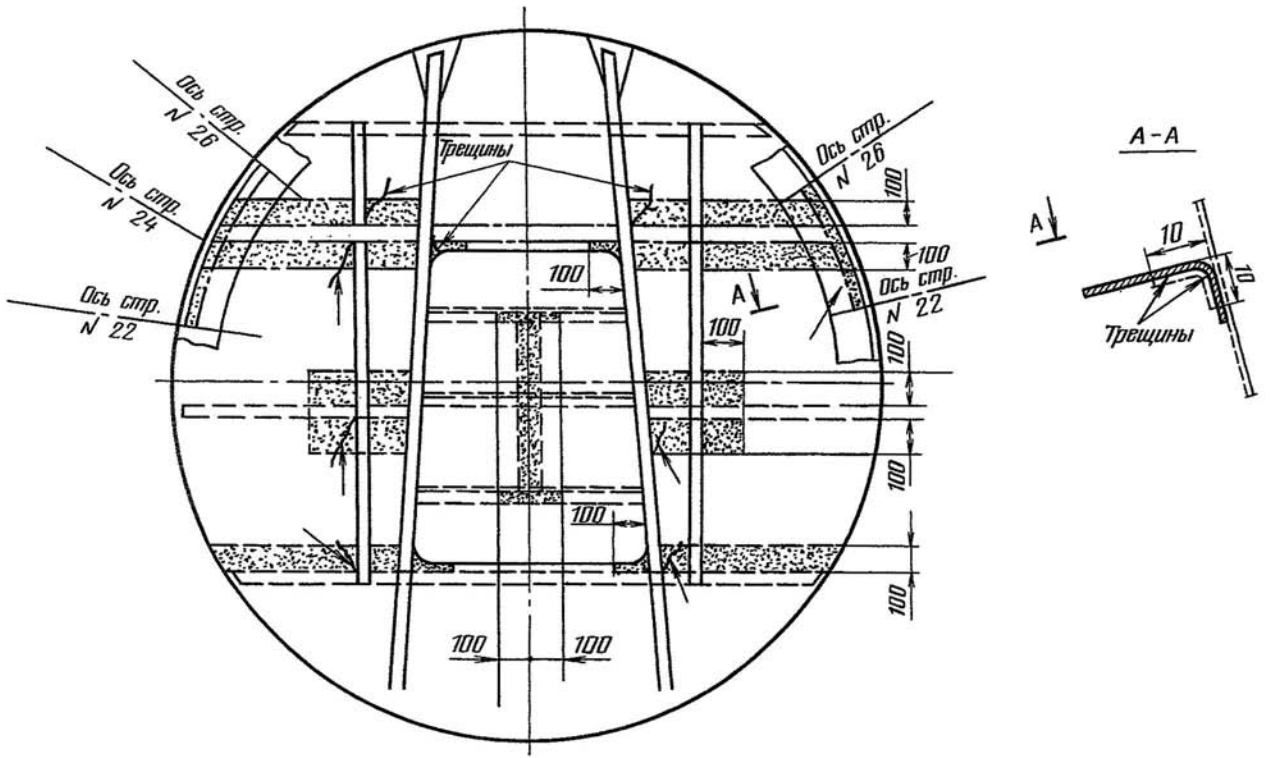


Рис. 75.1. Места возможного появления трещин на шп. № 40 (вид со стороны хвостового отсека фюзеляжа)

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 76**	На страницах 265—266	
Пункт РО 2.04.03.23	**Проверка обшивки нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4 и 5 в зоне накладок Э24-10-543**	Трудоемкость — 0,63 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку под центропланом.			Т
2. Протрите чистой ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью нижние передние панели центроплана между нервюрами № 4 и 5 в зоне крепления концов накладок Э24-10-543-3, -4, -5, -6 (бюл. № 1125-ДК). Поверхность зон контроля должна быть очищена от пыли, грязи, масла.			Т
3. Осмотрите с расстояния не более 250 мм обшивку нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4 и 5 в зоне крепления концов накладок *1, 2* Э24-10-543 (см. рис. 25.1) и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, повреждения ЛКП).			К
4. Осмотрите в зонах Б с помощью лупы участки обшивки, имеющие дефекты. Убедитесь в отсутствии трещин. Трещины не допускаются.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
Примечание. Работы по п. 1—4 выполняются при выполнении работ по ТК № 25.			
5. Произведите вихретоковый контроль обшивки в районе накладок 1, 2 в зонах Б (13 отверстий), перемещая датчик типа «карандаш» (преобразователь ПН-12ПА1) вокруг головок болтов на расстоянии 5—6 мм от края. Трещины не допускаются.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
6. Уберите стремянку от самолета.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 76

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или «ТВД» с преобразователем ПН-12ПА1.	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; карандаш мягкий 2М—4М; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 77**	На странице 267
Пункт РО 2.04.03.24	**Осмотр обшивки фюзеляжа под накладным листом в районе чашки санузла и в зоне верхнего заклепочного шва крепления накладки**	Трудоемкость — 1,88 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте замки, поднимите кожух унитаза и зафиксируйте его упорной штангой.		Т
2. Осмотрите в доступных местах, применяя подсвет и поворотное зеркало, обшивку фюзеляжа в районе чашки санузла. Убедитесь в отсутствии трещин и коррозионных повреждений.	Удалите продукты коррозии шлифовальной шкуркой и восстановите ЛКП. При обнаружении трещин отремонтируйте обшивку, как указано в вып. 26.	К
3. Уберите подпорку кожуха, установите на место кожух унитаза и закройте замки его крепления.		Т
4. Осмотрите снаружи фюзеляжа с расстояния не более 250 мм обшивку между шп. № 32—33 у стр. № 12 в зоне верхнего заклепочного шва крепления накладного листа сливной панели санузла (см. рис. 100.1). Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин отремонтируйте обшивку, как указано в вып. 26.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800.	

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 78**	На страницах 268—269
Пункт РО 2.04.03.25	**Осмотр профиля каркаса фонаря кабины экипажа в районе шп. № 4 между стр. № 31—33**	Трудоемкость — 1,88 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите винты в районе шп. № 4 и отогните край окантовки левого верхнего окна на потолке кабины экипажа.		Т
2. Отогните в сторону облицовочную панель на потолке кабины экипажа в районе шп. № 4 слева между стр. № 31—33 лев. и сдвиньте в сторону тепло- и звукоизоляцию.		Т
3. Осмотрите, применяя подсвет и поворотное зеркало, профиль каркаса фонаря кабины экипажа в районе шп. № 4 между стр. № 31—33 лев. в зоне В (рис. 78.1) и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, царапины, и др.). Зона осмотра должна быть очищена от загрязнений.		К
4. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места, имеющие дефекты, на каркасе фонаря. Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
Примечание. При необходимости для удобства осмотра дополнительно снимите облицовочную панель на потолке.		
5. Установите на место тепло- и звукоизоляцию, облицовочную панель и окантовку левого верхнего окна на потолке кабины экипажа, завинтите крепления окантовки окна.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 7594—75; лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80; зеркало поворотное 24-9020-800.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

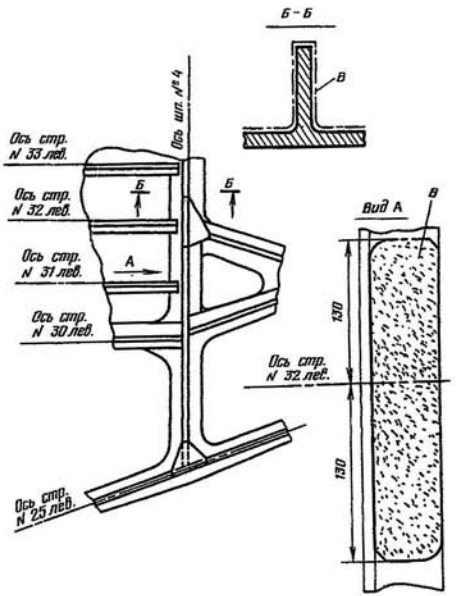


Рис. 78.1. Вид изнутри на профиль каркаса фонаря кабины экипажа в районе шп. № 4 и стр. № 32 по левому борту:

В — зона осмотра

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 79**	На страницах 270—271
Пункт РО 2.04.03.27	**Осмотр обшивки и окантовки по контуру выреза грузового люка в районе шп. № 7—10**	Трудоемкость — 0,24 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что поднята крышка грузового люка.	Если крышка опущена, поднимите ее полностью вверх.	Т
2. Удалите ветошью загрязнения с обшивки и окантовки по контуру выреза грузового люка в районе шп. № 7, 10.		Т
3. Осмотрите, применяя лупу и подсвет, обшивку и окантовку по контуру выреза грузового люка в районе шп. № 7 и 10 (рис. 79.1). Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин отремонтируйте обшивку, как указано в вып. 26.	К

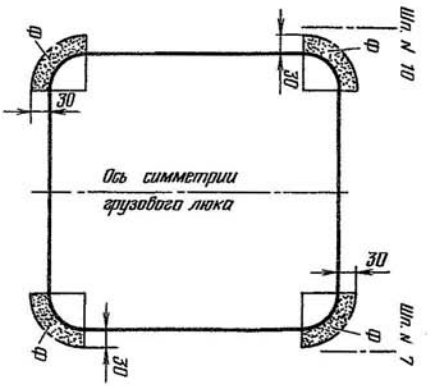


Рис. 79.1. Вид снаружи на правый борт фюзеляжа:

Ф — зона контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 79

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; мыло жидкое (нейтральное), РСТ РСФСР 390—73.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 80**	На страницах 272—275	
Пункт РО 2.04.03.29	**Проверка обшивки нижней панели центроплана по концам ремонтных накладок, установленных по бюл. № 1113-ДМ, в районе нервюр № 2 и 5**	Трудоемкость — 0,89 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. В пассажирской кабине откройте откидные панели потолка в районе нервюр № 1 и 2 крыла.			Т
2. Надрежьте ножом тепло- и звукоизоляцию (ТЗИ) и отведите ее концы в сторону.			Т
3. Удалите герметик и слой клея в зонах Д (рис. 80.1) по концам ремонтных накладок между нервюрами № 1—3 крыла, протерев поверхность обшивки салфетками, смоченными смесью этилацетата с бензином (200 г этилацетата на 100 г бензина-растворителя БР-1 или уайт-спирита), а также салфетками, смоченными смывкой АФТ-1.			Т
4. Осмотрите, применяя подсвет, зоны Д обшивки центроплана. Убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
5. Проверьте вихретоковым дефектоскопом нижнюю обшивку центроплана по концам ремонтных накладок в районе нервюр № 2 в зонах Д, перемещая датчик типа «карандаш» (преобразователь ПН-12ПА1) вдоль накладок на расстоянии 2—3 мм от края, но не ближе 5 мм от головок стальных болтов крепления накладок. Убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
Примечание. На самолетах, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, вихретоковый контроль выполняйте на средней нижней панели центроплана по краям накладок Э24-10-1194-5, -6 в зоне Д (рис. 80.1).			
6. Восстановите лакокрасочное покрытие, для чего:			Т
6.1. Обезжирьте поверхность салфетками, смоченными бензином.			
6.2. Нанесите два слоя бесцветного лака АС-16 (АС-82). Каждый слой лака сушите в течение 10—15 мин при температуре 18—25 °С.			
6.3. Прошейте надрезы ТЗИ по краям нитками «Маккей».			
6.4. Приклейте тепло- и звукоизоляцию клеем 88НП. Клей наносите в два слоя. После первого слоя дайте выдержку 20—30 мин.			

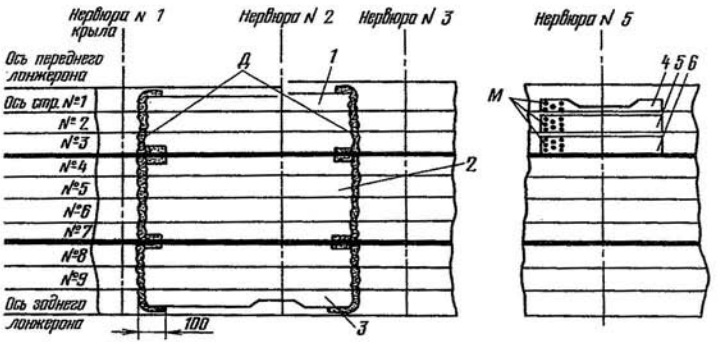


Рис. 80.1. Установка ремонтных накладок на нижнюю обшивку центроплана в районе нервюр № 2 и 5: Д, М — зоны проверки вихретоковым методом:

1 — накладка Э24-10-1194-7; (—8); *2* — накладка Э24-10-1194-5; (—6); *3* — накладка Э24-10-1194-3; (—4); *4* — накладка Э24-10-1194-9; (—10); *5* — накладка Э24-10-1194-11; (—12); *6* — накладка Э24-10-1194-13; (—14)

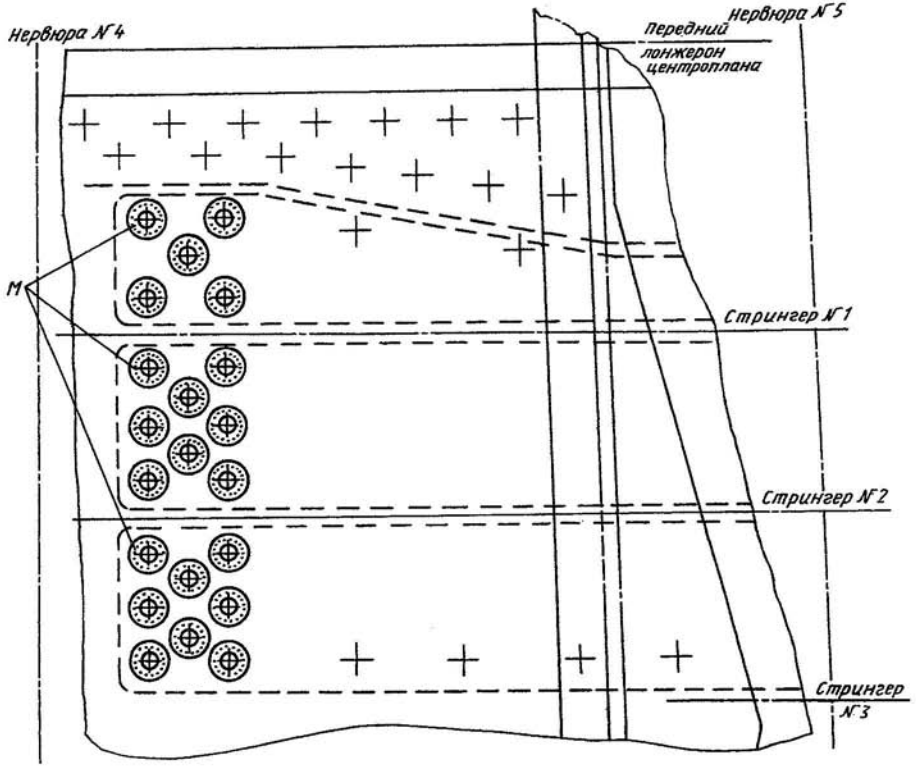


Рис. 80.2. Нижняя обшивка центроплана в районе концов ремонтных накладок у нервюры № 5 крыла:
М — зона контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 80

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Закройте откидные панели потолка пассажирской кабины в районе нервюр № 1 и 2 крыла.		Т
8. Удалите ветошью, смоченной нефрасом, загрязнения с нижней обшивки центроплана между нервюрами № 4 — 5 от переднего лонжерона до стр. № 3 в зоне М отверстий под болты крепления концов ремонтных накладок (рис. 80.2).		Т
9. Осмотрите обшивку нижней передней панели центроплана с расстояния не более 250 мм между нервюрами № 4 и 5 от переднего лонжерона до стр. № 3 в зоне М концов ремонтных накладок и отметьте карандашом участки, имеющие дефекты (возможные трещины, коррозионные повреждения, нарушения ЛКП и др.). Осмотрите с помощью лупы отмеченные места и убедитесь в отсутствии трещин.	Удалите продукты коррозии. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
10. Проверьте вихретоковым дефектоскопом поверхность нижней обшивки центроплана вокруг 21 отверстия под болты крепления накладок, перемещая датчик типа «карандаш» (преобразователь ПН-12ПА1) в зонах М (см. рис. 80.2) вокруг головок болтов на расстоянии 5—6 мм. Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или «ТВД» с преобразователем ПН-12ПА1.	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437 — 80; зеркало поворотное 24-9020-800; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; нож ГОСТ 5885—71; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; бензин-растворитель БР-1 ГОСТ 443 — 76 или бензин Б-70 ГОСТ 1012—72; этилацетат ГОСТ 8981—78; салфетка х/б ГОСТ 7138—73; смывка АФТ-1 ТУ 6-10-1202—76; лак АС-16 ТУ 6-10-814—75 или лак АС-82 ТУ 6-10-1169—76; клей 88НП ТУ 38-105540—73; нитки «Маккей» ГОСТ 2350—73.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 81**	На страницах 276—277
Пункт РО 2.04.03.30	**Осмотр верхней панели центроплана у нервюр № 7 крыла**	Трудоемкость — 0,59 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите у крыла стремянку.		Т
2. Поднимитесь по стремянке на крыло.		Т
3. Очистите ветошью от грязи, пыли и других загрязнений контролируемую поверхность на верхней панели центроплана у нервюр № 7 крыла (рис. 81.1).		Т
4. Осмотрите с расстояния не более 250 мм поверхность верхней панели центроплана у нервюр № 7 крыла в зонах А и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения).	Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	К
5. Осмотрите, применяя подсвет и лупу, отмеченные места, имеющие дефекты. Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
6. Спуститесь с крыла и уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка l=200 ГОСТ 427—75.	Лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; карандаш 2М—4М; лампа переносная ПЛ36-20; стремянка 24-9002-500.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

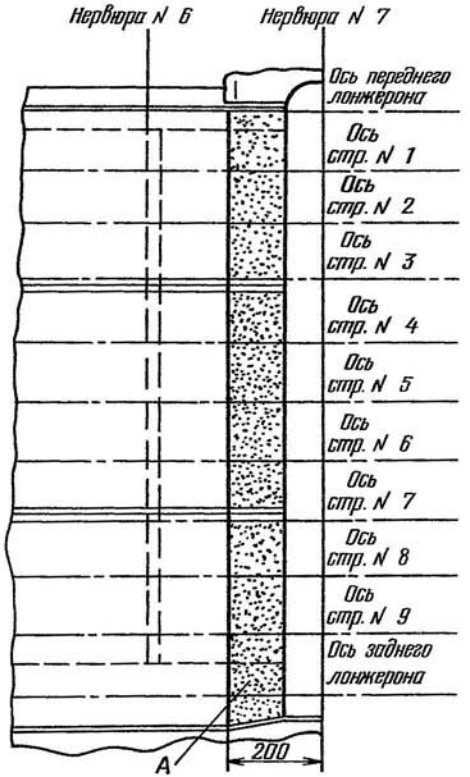


Рис. 81.1. Верхняя обшивка центроплана у нервюры № 7 крыла:
А — зона осмотра

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 82**	На страницах 278—279
Пункт РО 2.04.03.31	**Осмотр верхних панелей СЧК в зонах нервюр № 7—7а, 8 и 11а—12 крыла**	Трудоемкость — 0,88 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Поднимитесь по стремянке на крыле самолета.		Т
2. Очистите ветошью от загрязнений поверхность обшивки крыла в районах нервюр № 7—7а, 8 и 11а—12 на верхних панелях СЧК.		Т
3. Осмотрите с расстояния не более 350 мм контролируемую поверхность верхних панелей крыла в зонах (рис. 82.1): «А» — крепление к профилю разъема и участки переходов между нервюрами № 7—7а; «Б» — отверстия для крепления панели к поясам лонжеронов, стрингерам и кницам; «В» — крепление к профилю разъема и участки переходов между нервюрами № 11а,—12.		К
Отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения). **Примечание.** Зону А осматривайте без демонтажа дренажной мачты.	Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8.	
4. Осмотрите, применяя подсвет и лупу, отмеченные места, имеющие дефекты. Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
5. Спуститесь с крыла самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка l=200 ГОСТ 427—75.	Лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; карандаш 2М—4М, лампа переносная ПЛ36-20; стремянка 24-9002-500.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

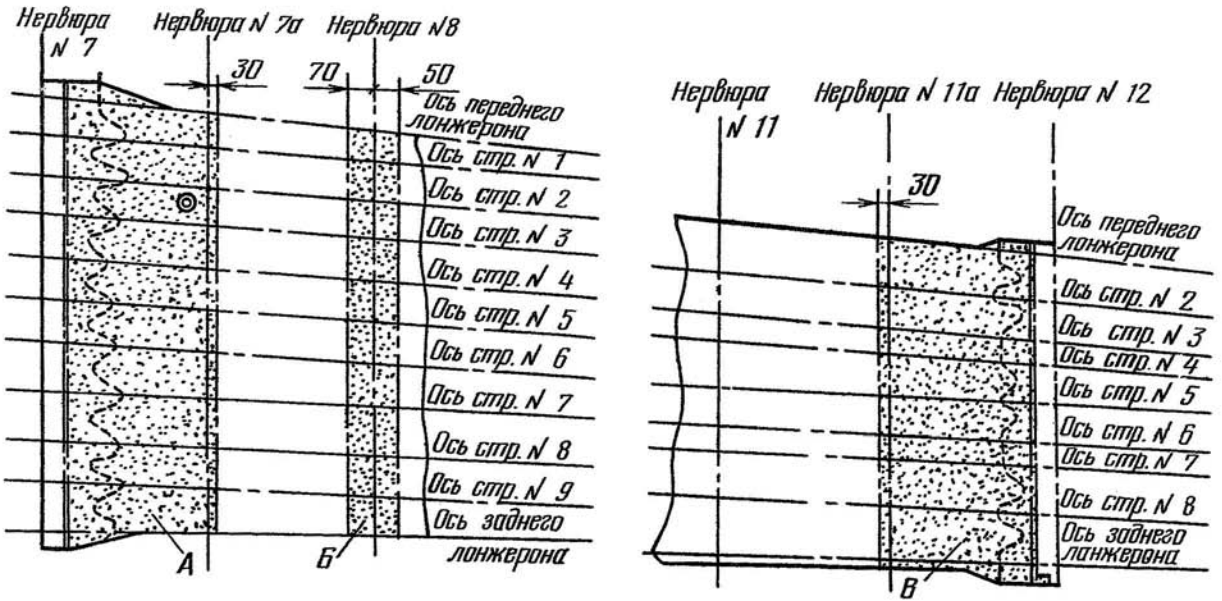


Рис. 82.1. Верхняя обшивка СЧК в зонах нервюр 7—7а, 8 и 11а-12 крыла:
А, Б, В — зоны осмотра

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 83**	На страницах 280—282	
Пункт РО 2.04.03.32	**Осмотр нижних панелей обшивки фюзеляжа между шп. № 26—37 в зоне доработки по стр. № 0**	Трудоемкость — 9,54 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите панели пола между шп. № 26—31 в проходе пассажирской кабины и между шп. № 31—37 в хвостовой части фюзеляжа вдоль стр. № 0. Для снятия панелей пола между шп. № 34—37 демонтируйте вертикальную перегородку на шп. № 34.			Т
2. Подготовьте к осмотру контролируемую поверхность нижних панелей обшивки фюзеляжа между шп. № 26—37 в зоне доработки по стр. № 0, для чего удалите загрязнения, герметик и ЛКП из зон Б и В (рис. 83.1) без демонтажа агрегатов под полами. Работу выполняйте, как указано в ТК № 80.			Т
3. Осмотрите изнутри фюзеляжа, применяя подсвет и поворотное зеркало, с расстояния не более 350 мм поверхность нижних панелей обшивки фюзеляжа между шп. № 26—37 в районе доработки по стр. № 0 в зонах Б и В. Отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, коррозионные повреждения).		Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8.	К
Примечание. При отсутствии стыка по стр. № 0 осмотрите снаружи обшивку фюзеляжа по периметру стыковочного шва замененного участка обшивки по крайнему ряду заклепок (без снятия ЛКП).			
4. Осмотрите, применяя подсвет и лупу, отмеченные места, имеющие дефекты, и убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин, вопрос об устранении дефекта решите с представителем предприятия — разработчика самолета.	К
5. Восстановите ЛКП, как указано в вып. 26.			Т
6. Установите на место снятые панели пола и закрепите их. Установите на место перегородку на шп. № 34.			Т

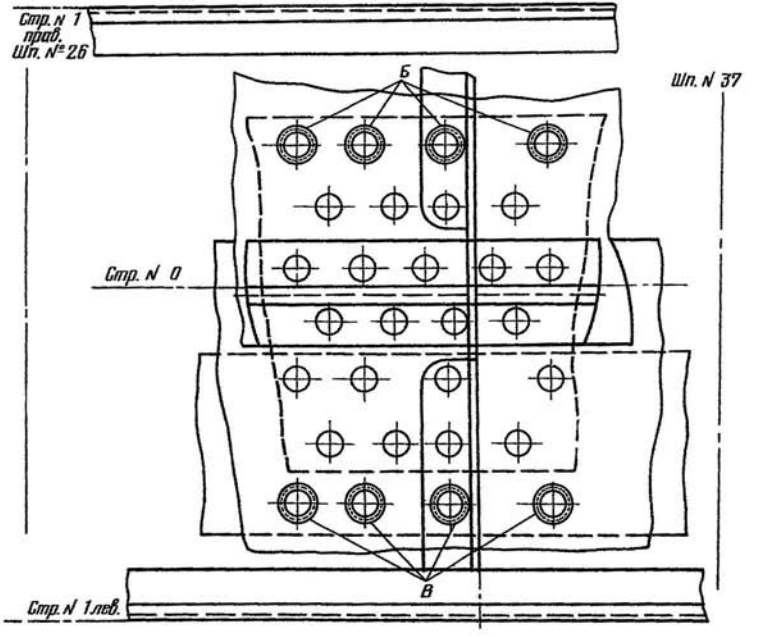


Рис. 83.1. Нижняя обшивка фюзеляжа в районе доработки стр. № 0 между шп. № 26—37 (вид изнутри фюзеляжа):

Б, В — зоны осмотра

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 83

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—82; карандаш 2М—4М; лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смывка АФТ-1 ТУ 6-1202—76; растворитель № 645 (бывший РДВ) ГОСТ 18188—72; бензин-растворитель БР-1 ГОСТ 443—76 или бензин Б-70 ГОСТ 1012—72; этилацетат ГОСТ 8981—78.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 84**	На страницах 283—286	
Пункт РО 2.04.03.35, 49	**Осмотр звездочек, зубчатой муфты и агрегатов гидропривода тяговой цепи рампы**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте отверткой замки и снимите легкосъемные панели пола в центральном проходе между шп. № 23—33.			Т
2. Отвинтите винты крепления прижимной планки, винты панели, откройте замки и снимите левую панель между шп. № 29—33.			Т
3. Отвинтите ключом $S=8$ гайки крепления верхних крышек на корпусах ведущей и ведомой звездочек, снимите гайки, пружинные шайбы и шайбы. Снимите крышки с корпусов.			Т
4. Осмотрите, применяя подсвет и поворотное зеркало, ведущую и ведомую звездочки, оси их вращения, механизм натяжения тяговой цепи. Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозионных повреждений ведущей звездочки *11* (рис. 84.1), вала *7*, ведомой звездочки *1* (см. рис. 38.2) и ее оси *11;*		Звездочки, вал и ось, имеющие трещины и деформацию, замените. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой. Если продукты коррозии не удаляются щеткой, удалите их шлифовальной шкуркой № 6—8.	К
перекоса оси *11* ведомой звездочки *1* и нарушения контровки болтов *2* механизма регулировки натяжения тяговой цепи. Болты *2* должны быть законтрены контровочной проволокой КО 1,0 и контргайками *3, 4*. На головках болтов *2* и контргайках *3, 4* должны быть нанесены красные контрольные метки.		Нарушенную контровку восстановите, предварительно проверив затяжку болта *2* и гаек *3, 4* по контрольным меткам. При перекосе оси ведомой звездочки отрегулируйте ее положение, как указано в ТК № 38.	
5. Осмотрите, применяя подсвет, защитный кожух *7* тяговой цепи, обращая особое внимание на места его крепления у корпусов ведущей и ведомой звездочек.			К

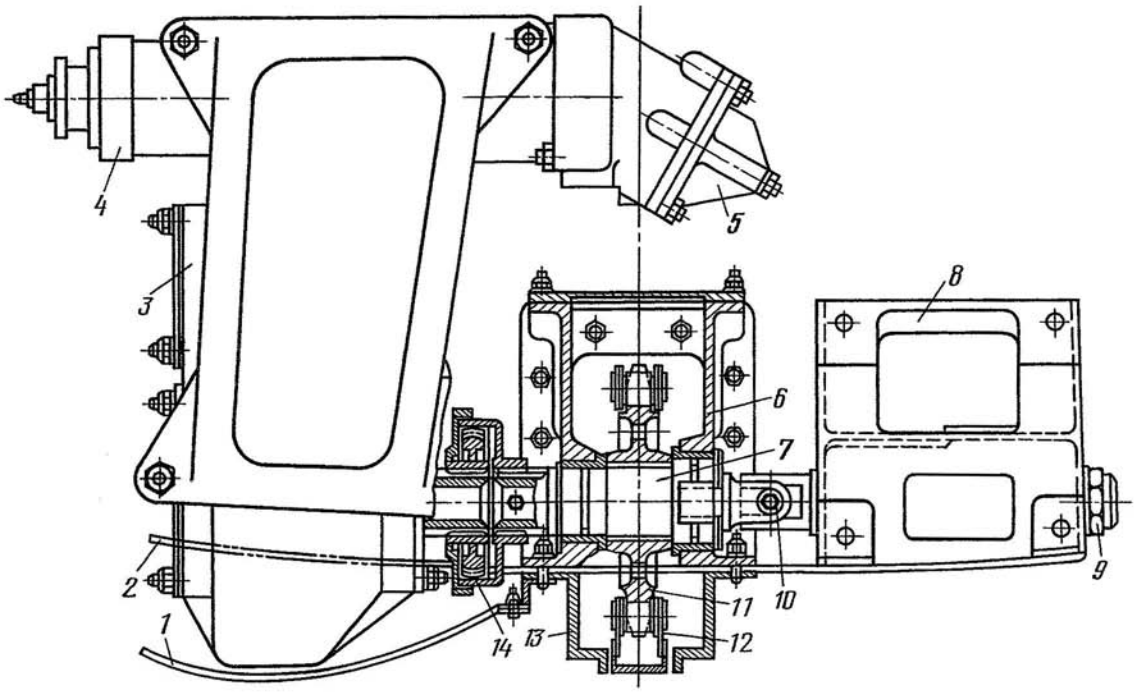


Рис. 84.1. Гидропривод и узел ведущей звездочки:

1 — обтекатель; *2* — обшивка фюзеляжа; *3* — редуктор гидропривода; *4* — гидротормоз; *5* — гидромотор; *6* — корпус ведущей звездочки; *7* — вал ведущей звездочки; *8* — механизм включения дросселя и управления мостиком порога; *9* — гайка; *10* — кардан; *11* — ведущая звездочка; *12* — тяговая цепь; *13* — центральный рельс; *14* — зубчатая муфта

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 84

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Убедитесь, что нет: трещин защитного кожуха, переходника крепления защитного кожуха к корпусу ведущей звездочки, хомутов крепления кожуха, отбортовочных кронштейнов и прижимов кожуха;	Кожух тяговой цепи, муфты и хомуты крепления кожуха, отбортовочные прижимы и кронштейны, имеющие трещины, замените. Переходник, имеющий трещины, заварите.	
ослабления затяжки винтов крепления отбортовочных прижимов, муфт, переходника.	Подтяните винты и болты, имеющие ослабление затяжки.	
6. Осмотрите, применяя подсвет, корпусы ведущей и ведомой звездочек, редуктора, гидромотора, гидротормоза и зубчатой муфты (см. рис. 84.1).		К
Убедитесь, что нет: трещин и коррозионных повреждений корпусов звездочек, редуктора *3*, гидротормоза *4*, гидромотора *5* и деталей муфты *14*, подтекания АМГ-10 из корпусов гидротормоза *4* и гидромотора *5*;	Корпусы ведущей и ведомой звездочек, имеющие трещины, замените. При обнаружении трещин редуктора, гидротормоза, гидромотора, зубчатой муфты замените агрегаты.	
ослабления болтов крепления корпусов, винтов крепления корпусов, винтов крепления крышек механизма натяжения цепи; нарушения ЛКП корпусов.	Болты крепления корпусов, имеющие ослабление затяжки, подтяните. При обнаружении ослабления винтов крепления крышек механизма натяжения цепи вывинтите винты и установите их на клее БФ-4. Нарушенное ЛКП корпусов восстановите.	
7. Отверните ключом $S=10$ гайки и снимите переднюю крышку фланца редуктора *3* гидропривода.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 84

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Расконтрите, отвинтите и сдвиньте крышку зубчатой муфты *14*.		Т
9. Проверьте наличие смазки зубьев шестерен редуктора *3* и зубчатой муфты *14*.	При отсутствии смазки обильно смажьте зубья шестерен редуктора и зубчатой муфты смазкой ЦИАТИМ-201.	К
10. Смажьте с помощью шприца маслом МС-20 без разборки соединений ось ведомой звездочки.		К
11. Убедитесь в целости прокладок и установите на место верхние крышки корпусов звездочек.	Поврежденные прокладки восстановите, как указано в ТК № 38.	Т
Работу выполняйте, как указано в ТК № 38.		
12. Установите на место переднюю крышку фланца редуктора *3* гидропривода, установите шайбы, наверните и затяните ключом $S=10$ самоконтрящиеся гайки.		Т
13. Навинтите и законтрите проволокой КО 0,8 крышку зубчатой муфты.		К
14. Установите на место панели пола, прижимную планку задней левой панели и закрепите их замками и винтами.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-80; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; ключ гаечный $S=8\times10$ ГОСТ 2839—80 Е; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; проволока КО 0,8 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85**	На страницах 287—292	
Пункт РО 2.04.03.36, 37, 49	**Осмотр и смазка боковых замков рампы и механизмов управления концевыми выключателями сигнализации**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что рампа опущена до упора в грунт.			Т
2. Вывинтите отверткой винты и снимите защитные крышки боковых замков рампы между шп. № 33—40.			Т
3. Промойте нефрасом и протрите сухой ветошью боковые замки рампы и шарниры системы управления боковыми замками (без их разборки).			Т
4. Осмотрите боковые замки рампы (см. рис. 31.1). Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозии корпусов *18*, крюков *4*, вилок *3*; трещин полиэтиленовых ограничителей *5* крюков; ослабления затяжки болтов крепления корпусов *18*, ограничителей *5*; ослабления затяжки крепежных болтов *19* серег *9*; нарушения контровки гаек болтов эксцентриковых осей *10*, болтов *8*, осей *6* роликов на вилках *3*; порывов и трещин резиновых манжет *2*; нарушения ЛКП деталей замков; поломки пружин *1*, отклонив вилку замка в одну и другую сторону. Вилки замков после их отклонения под действием пружин должны возвратиться в исходное положение.		Детали боковых замков, имеющие трещины и деформацию, замените. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8. При ослаблении затяжки болтов крепления корпусов боковых замков убедитесь в отсутствии вытяжки болтов. Замените болты, имеющие вытяжку. Нарушенную контровку гаек восстановите. Замените резиновые манжеты вилок, имеющие порывы и сквозные трещины. Нарушенное ЛКП восстановите. При невозвращении вилки в исходное положение замените пружину.	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Проверьте величину люфта крюков *4*, покачивая их рукой в сторону открытия и закрытия. Допускается люфт крюка *4* величиной не более *1* мм, измеренный по носику крюка.	При обнаружении люфта крюка более *1* мм отсоедините крюк *4* от качалки *11*, для чего: расконтрите и отвинтите гайку болта *8*; снимите шайбу и выньте болт *8*; снимите крюк *4*. Проверьте состояние болта *8*, отверстий в крюке *4* и качалке *11* под болт *8* и убедитесь, что нет выработки, явившейся причиной люфта более *1* мм. Детали, имеющие выработку, замените. Установите крюк *4* на место, для чего: установите крюк *4* на качалку *11* и совместите отверстия крюка *4* и качалки; установите болт *8* и шайбу; навинтите, затяните и законтрите гайку болта *8*.	Т
6. Проверьте величину износа роликов *7* на вилках *3* рампы. Допускается износ роликов вилок не более 0,4 мм.	Замените ролики, имеющие выработку более 0,4 мм.	Т
7. Смажьте боковые замки рампы.		К
7.1. Зашприцуйте смазку ЦИАТИМ-201 через масленки в эксцентриковые оси *10* боковых замков.		
7.2. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 зевы и тыльные части крюков *4* боковых замков.	Излишки смазки удалите ветошью.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Пролейте с помощью шприца маслом МК-8 шарниры системы управления боковыми замками рампы.		К
9. Осмотрите систему управления боковыми замками. Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозионных повреждений промежуточных качалок *4* (см. рис. 31.2) кронштейнов *5*, фиксаторов *12*, качалок управления фиксаторами *12*, качалок *13*, тяг *11*, *16*; нарушений контровки гаек на болтах *3*, *14*, гаек конусных болтов крепления промежуточных качалок *4* и качалок управления фиксаторами, валиков крепления фиксаторов *12*, ушков *15* и их контргаек; ослабления затяжки болтов крепления кронштейнов промежуточных качалок; нарушений ЛКП деталей системы управления боковыми замками.	Детали системы управления, имеющие трещины, деформацию, замените. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8. Переконтрите валики, ушки тяг, имеющие нарушение контровки. При нарушении контровки гаек болтов, контргаек ушков проверьте затяжку болтов, контргаек и законтрите гайки. Замените контровочные шайбы контргаек ушков, имеющие поломку, трещины. Подтяните болты, имеющие ослабление затяжки. Восстановите нарушенное ЛКП.	Т
10. Осмотрите у шп. № 39 механизм управления концевыми выключателями сигнализации боковых замков и отключения гидропривода при тактическом и аварийном управлении рампой. 10.1. Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозионных повреждений корпуса *7* (рис. 85.1) рычага *2*, качалок *8*, ползуна *5*, тяги *10*; поломки пружин качалок *8*;	Замените детали механизма, имеющие трещины, деформацию.	Т

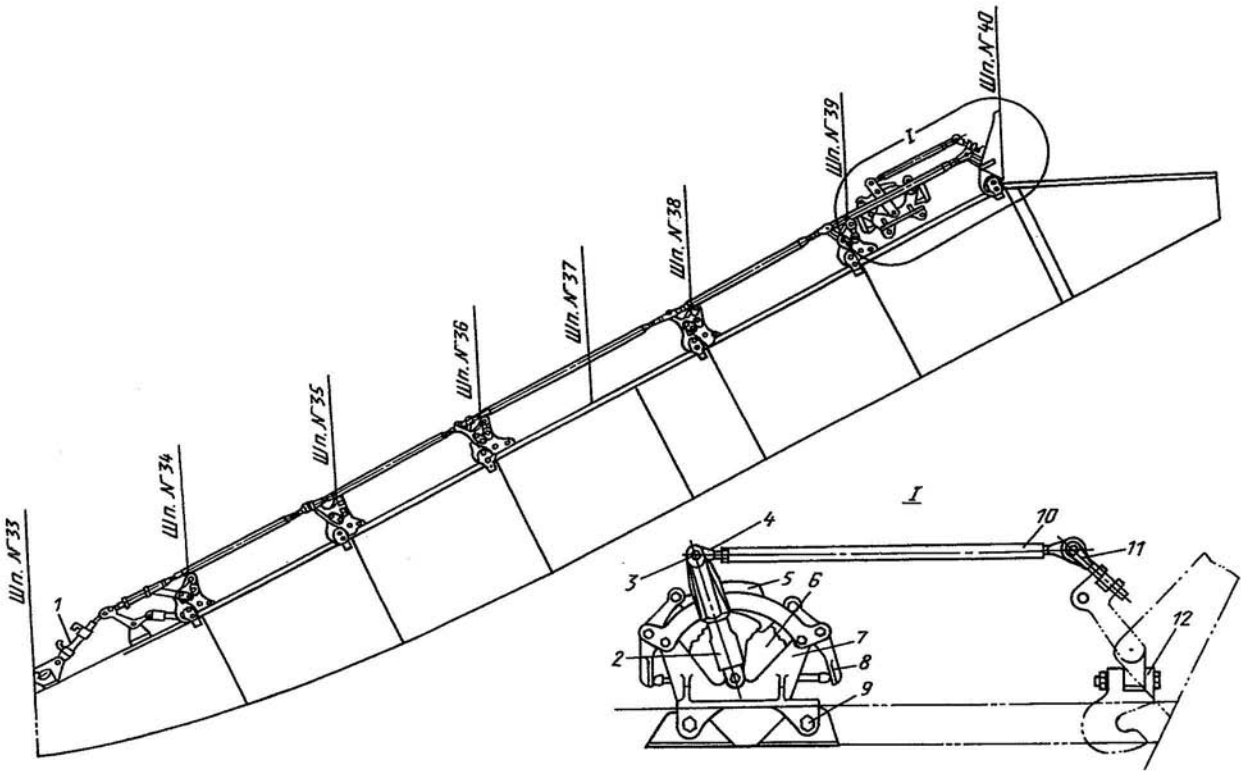


Рис. 85.1. Механизм сигнализации закрытия боковых замков рампы:

1 — гидроцилиндр, *2* — рычаг; *3* — спецшпилька; *4* — ухо тяги; *5* — ползун; *6* — концевой выключатель; *7* — корпус; *8* — качалка; *9* — болт; *10* — тяга; *11* — вилка; *12* — крюк замка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
ослабления затяжки контргаек ушков *4;* нарушений контровки гаек на болтах крепления корпусов *7*, качалок *8*, рычагов *2*, тяг *10* к вилкам *11;* нарушений ЛКП деталей механизма.	Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6—8. Замените пружины, имеющие поломку. Подтяние контргайки ушков, имеющие ослабление затяжки. При нарушении контровки гаек болтов проверьте затяжку болтов и законтрите гайки. Восстановите нарушенное ЛКП деталей механизма.	
10.2. Убедитесь, что тяги *10* при закрытом и открытом положениях боковых замков рампы не находятся под напряжением. Спецшпилька *3*, соединяющая тягу *10* с рычагом *2*, в закрытом и открытом положениях боковых замков рампы должна свободно перемещаться усилием руки.	При тугом перемещении шпильки *3* усилием руки: а) при открытом положении боковых замков рампы отрегулируйте длину тяги *10* с помощью вилки *9;* б) при закрытом положении боковых замков рампы отрегулируйте длину тяги *10* с помощью ушка *4.*	
11. Очистите нефрасом от старой смазки и смажьте: маслом МК-8 с помощью шприца шарнирные соединения (без их разборки) качалок *8*, тяг *10*, рычагов *2;* тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 ролики качалок *8*, рычаги *2*, рабочую поверхность ползунов *5.*	Излишки смазки удалите ветошью.	К
12. Установите на место между шп. № 33—40 крышки боковых замков рампы и закрепите их винтами.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; шприц для промывки деталей; шприц рычажно-плунжерный 54610/071 с наконечником ОСТ 1.10910—73 для смазки бимсовых замков рампы (из чемодана № 26-9020-800 самолета Ан-26).	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; масло МК-8 ГОСТ 6457—66; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86**	На страницах 293—297	
Пункт РО 2.04.03.38	**Осмотр гидроцилиндров подъема рампы, управления боковыми и пороговыми замками, а также замками подвижных рельсов**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Опустите рампу грузового люка с гидропульта наземного управления рампой, как указано в ТК № 121 настоящего выпуска.			Т
2. Убедитесь, что сняты панели пола грузовой кабины в проходе между шп. № 30—33 и крышки лючков и облицовки для подхода к гидроцилиндрам замков управления рампой.			Т
3. Осмотрите гидроцилиндры подъема рампы, управления боковыми и пороговыми замками рампы, замками подвижных рельсов и их кронштейны навески. Убедитесь, что нет:			К
трещин, деформации, коррозии корпусов и штоков гидроцилиндров, кронштейнов и карданов навески гидроцилиндров, пяты и опоры устройства герметизации штока гидроцилиндра подъема рампы на боковых балках грузового люка;		Детали гермоустройств штоков гидроцилиндров и кронштейны навески гидроцилиндров, имеющие трещины, деформации, разрушения, замените.	
трещин и коррозии гаек крепления гидроцилиндров управления замками подвижных рельсов, подшипников ушков штоков гидроцилиндров;		Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой, а затем шлифовальной шкуркой № 6, после чего восстановите покрытие.	
разрушений и коррозии пружин, а также ослабления и среза заклепок крепления опор гермоустройств штоков гидроцилиндров подъема рампы;			
ослабления и вытяжки болтов крепления кронштейнов навески гидроцилиндров управления боковыми замками;		Ослабленные заклепки подтяните.	
течи масла АМГ-10 по штокам гидроцилиндров.		Срезанные заклепки замените.	
		Болты с ослабленной затяжкой подтяните. Болты, имеющие вытяжку, замените.	
На поверхности штоков гидроцилиндров допускаются видимые невооруженным глазом скопления масла АМГ-10 в форме обволакивающей пленки без отрыва и падения капель в течение 10 мин контрольного времени:		При наличии течи масла АМГ-10 из-под уплотнения штоков гидроцилиндров заме-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
нарушений ЛКП корпусов и кронштейнов навески гидроцилиндров; нарушения контровки гаек крепления гидроцилиндров, их кронштейнов навески, контргаек ушков штоков и штуцеров, а также прижимов карданов гидроцилиндров подъема рампы.	ните уплотнение или гидроцилиндр. Нарушенное ЛКП восстановите. При нарушении контровки гаек, контргаек ушков штоков и штуцеров гидроцилиндров проверьте затяжку гаек и законтрите их. При нарушении контровки контргайки ушка штока гидроцилиндра подъема рампы и одновременном ослаблении затяжки контргайки (или замене гидроцилиндра подъема рампы) проверьте запас хода штока в убранном положении рампы, для чего: расконтрите и отверните гайку болта крепления гидроцилиндра подъема рампы к вилке подвижного рельса. Снимите шайбу и болт; вновь установите этот болт в вилку рельса и в ушко гидроцилиндра с противоположной стороны вилки; поднимите и откатите рампу под фюзеляж, как указано в ТК № 121 настоящего выпуска;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	снимите болт крепления гидроцилиндра к вилке подвижного рельса; установите на гидропульте наземного управления рампой кран включения ручного насоса в положение «ИЗ ГИДРОБАКА», распределительный кран — в положение «К КРАНАМ 1, 2, 3 И В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ»; переведите кран № 1 в положение «ПОДЪЕМ РАМПЫ»; работая ручным насосом, полностью уберите шток гидроцилиндра подъема рампы; измерьте расстояние между отверстиями подшипника ушка штока и вилки подвижного рельса. Измеренный запас хода штока гидроцилиндра подъема рампы на уборку должен быть в пределах 10 — 20 мм. При меньшем или большем запасе хода штока гидроцилиндра отрегулируйте запас хода штока, для чего: отверните контргайку и сдвиньте шайбу ушка штока;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	заверните ушко в шток при малом запасе хода штока или выверните ушко из штока при большом запасе хода штока; переведите рукоятку крана № 1 в положение «НЕЙТРАЛЬНО»; рукоятку крана № 2 переведите из положения «НЕЙТРАЛЬНО» в положение «ОТКРЫТИЕ ЗАМКОВ РЕЛЬСОВ»; поддерживая рельс, отсоединенный от гидроцилиндра, откройте замки подвижных рельсов, работая ручным насосом; выдвиньте шток отсоединенного гидроцилиндра вручную, вставив в подшипник ушка штока вороток ∅ 8 мм; заведите ушко штока гидроцилиндра в вилку подвижного рельса и совместите отверстие вилки рельса с отверстием подшипника ушка штока; установите болт, шайбу, наверните, затяните и законтрите гайку;	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	заверните, затяните и законтрите контргайку ушка штока гидроцилиндра; рукоятку крана № 1 переведите в положение «ПОДЪЕМ РАМПЫ»; поднимите подвижные рельсы и закройте замки рельсов, работая ручным насосом; накатите и опустите рампу, как указано в ТК № 121 настоящего выпуска.	
4. Осмотрите резиновые гермоманжеты *9* (см. рис. 40.2) гидроцилиндров *8* пороговых замков рампы. Убедитесь, что нет трещин и проколов резиновых гермоманжет и обрыва проволоки крепления гермоманжет к патрубкам гидроцилиндров *8* и к кронштейнам на шп. № 33.	Гермоманжеты, имеющие трещины, проколы, замените. Оборванную проволоку крепления гермоманжет замените.	К
5. Смажьте штоки и подшипники наконечников гидроцилиндров подъема рампы, управления боковыми и пороговыми замками рампы, а также замками подвижных рельсов.		К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—80; ключ 14×17 ГОСТ 39112—80.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; проволока контровочная КО 0,8 ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 87**	На страницах 298—300	
Пункт РО 2.04.03.39	**Осмотр наружной обшивки настила и силового набора рампы и наезда**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откатите рампу под фюзеляж и зафиксируйте ее в промежуточном положении закрытием дроссельного крана.			Т
2. Вывинтите отверткой винты и снимите две продольные ленты с нижней панели рампы, обтекатели передних узлов навески на балках рампы и крышки лючков на нижней панели в передней части рампы (возле жалюзи).			Т
3. Отклейте перкалевые шайбы на смотровых лючках боковых балок рампы.			Т
4. Откройте замки механизмов фиксации наезда, установив переключатели механизмов в положение «ОТКРЫТО», отклоните вверх наезд и зафиксируйте его в этом положении подпоркой.			Т
5. Отвинтите отверткой винты и снимите крышки двух лючков слева и двух лючков справа на боковых балках наезда рампы.			Т
6. Отклейте перкалевые шайбы на передней балке наезда.			Т
7. Проверьте состояние герметичной обшивки настила рампы и наезда.			К
Убедитесь, что нет трещин, пробоин, забоин, вмятин, ослабления и среза заклепок. На обшивке настила рампы допускаются: забоины глубиной не более 0,35 мм с притуплением острых краев забоины; плавные вмятины с относительной глубиной волны — до $h/l=0{,}035$ на площади не более 130×130 мм.		Трещины, пробоины обшивки настила отремонтируйте установкой накладок. Ослабленные заклепки подтяните. Срезанные заклепки замените. Обшивку настила рампы, имеющую забоины глубиной более 0,35 мм, отремонтируйте. Обшивку настила рампы, имеющую вмятины размером более указанной в ТТ, или вмятины с трещинами, забоинами, царапинами, отремонтируйте установкой накладок или заменой поврежден-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 87		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ного листа обшивки. Обшивку настила рампы ремонтируйте, руководствуясь указаниями по ремонту герметичной части фюзеляжа (см. вып. 26).	
8. Осмотрите, применяя подсвет и зеркало, силовой каркас рампы и наезда: стрингеры, силовой настил, поперечные, продольные и центральные балки. Повышенное внимание при осмотре обратите на места установки: кронштейнов навески рампы на пороговые замки, боковых кронштейнов навески рампы, кронштейнов вилок боковых замков, кронштейнов навески наезда и кронштейна-водила (переднего кронштейна навески рампы). Убедитесь, что нет: трещин, деформаций, коррозионных повреждений; ослабления болтовых и заклепочных соединений, среза заклепок; нарушения ЛКП; нарушение стопорения болтов.	Силовой каркас с трещинами, деформацией стрингеров, поперечных, продольных и центральных балок рампы отремонтируйте, как указано в вып. 26. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8. При ослаблении болтовых соединений проверьте, нет ли вытяжки болтов. Болты, имеющие вытяжку, замените. Болты, имеющие ослабление затяжки, подтяните. Ослабленные заклепки подтяните или замените. Срезанные заклепки замените. Нарушенное ЛКП восстановите. Поврежденные шплинты замените.	К
9. Заклейте перкалевыми шайбами, установленными на лаке, смотровые лючки на рампе и наезде.		Т
10. Установите на место снятые ленты и крышки лючков (если они снимались) и закрепите их винтами.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 87

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166—80.	Отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ЛП36-20; зеркало поворотное 24-9020-800.	Перкаль АМ-93 или АСТ-100; лак НЦ-551 (бывший «ЭМАЛИТ») ГОСТ 2699—81.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88**	На страницах 301—308	
Пункт РО 2.04.03.40,49	**Демонтаж, осмотр и монтаж грузовых цепей и трансмиссии транспортера**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откатите рампу под фюзеляж.			Т
2. Откройте отверткой замки и снимите панели пола в центральном проходе между шп. № 10—12, 31—33, крышки люков между шп. № 10, 11 слева и справа.			Т
3. Снимите заглушку со стакана редуктора привода транспортера, заведите в стакан колонку ручного привода транспортера так, чтобы шлицы наконечника колонки вошли в зацепление со шлицами редуктора; проверните колонку по часовой стрелке, чтобы колонка зафиксировалась защелкой.			Т
4. Вращая рукоятку колонки, переместите цепи транспортера так, чтобы грузовые упоры *4* (рис. 88.1) находились в крайнем заднем положении. Снимите колонку ручного привода.			Т
5. Расшплинтуйте, отверните ключом $S=12$ гайку, выньте болт *12* (см. рис. 49.1) соединения тяги *3* механизма управления мостиком порога с тандером *14* и отсоедините наконечник тросовой проводки от тяги *3*.			Т
6. Отвинтите отверткой винты и снимите крышки ограждения шарикоподшипников цепей транспортера на пороге грузового люка (законцовки рельсов транспортера).			Т
7. Отвинтите воротком невыпадающие болты *2*, *3* (см. рис. 88.1) и снимите грузовые упоры *4*.			Т
8. Отвинтите отверткой винты на специальных звеньях *6*, *10* и снимите коробки *7*, *9*, закрывающие тандерные муфты *8*.			Т
9. Рассоедините цепи транспортера, отвинтив муфты специальным ключом № 5412024 $S=22$.			Т
Примечание. Перед рассоединением цепей отметьте краской положение муфты по отношению к наконечникам тандеров с целью сокращения времени на последующую регулировку натяжения цепей.			
10. Рассоедините цепи транспортера между шп. № 11, 12 на участке нижнего направляющего рельса (первое низкое звено после высокого), для чего снимите			Т

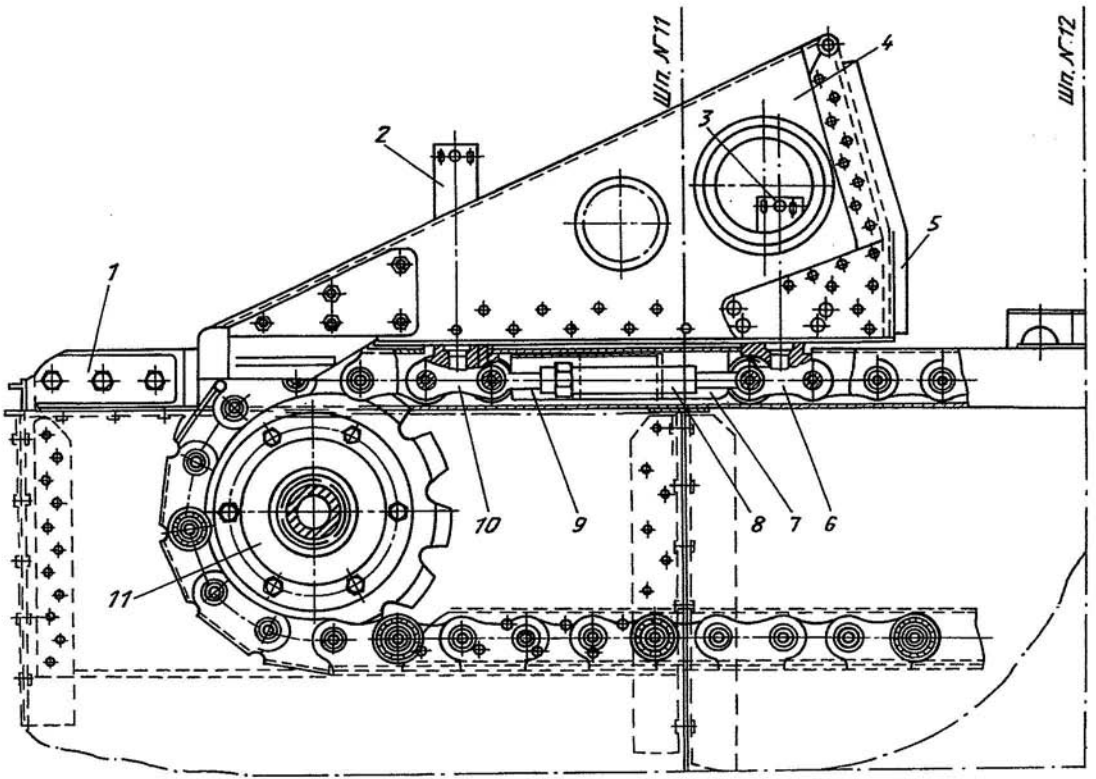


Рис. 88.1. Передний конец магистрали транспортера:

1 — кронштейн; *2, 3* — невыпадающие болты; *4* — грузовой упор; *5* — амортизатор грузового упора; *6, 10* — специальные звенья; *7, 9* — коробка; *8* — муфта; *11* — звездочка

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
стопорное кольцо с валика, соединяющего звенья цепи, снимите валик и втулку.		
Примечание. В целях удобства последующего монтажа цепи рассоединяйте так, чтобы П-образное звено осталось на участке цепи с низкими звеньями (впереди), а плоские звенья — сзади.		
11. Рассоедините трансмиссию транспортера, для чего: 11.1. На самолетах, имеющих гидропривод транспортера: снимите стопорное пружинное кольцо с соединительного вала правой звездочки; сдвиньте вправо промежуточный вал, соединяющий звездочки обеих цепей, вместе с соединительным валом правой звездочки до выхода промежуточного вала из зацепления с карданным валом левой звездочки; снимите промежуточный вал; снимите соединительный вал правой звездочки, сдвинув его влево. 11.2. На самолетах, имеющих электропривод транспортера, снимите стопорные кольца и демонтируйте валы, соединяющие левую звездочку с редуктором и звездочкой правой магистрали.		Т
12. Извлеките цепи из верхних и нижних рельсов и намотайте их на барабан приспособления для сматывания грузовой цепи транспортера. Один конец цепи крепите воротком к оси барабана, а последнее звено другого конца цепи фиксируйте шпилькой к наружным кольцам барабана. При отсутствии приспособления для сматывания грузовой цепи транспортера поверните цепи шарикоподшипниками вниз (чтобы они не сложились) и установите их концы на стеллажи или т. п.		Т
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ДЕМОНТАЖЕ ЦЕПЕЙ СОБЛЮДАЙТЕ МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ, ЧТОБЫ НЕ ПОВРЕДИТЬ РУКИ ЗВЕНЬЯМИ ЦЕПЕЙ.		
13. Установите под цепи поддон и промойте цепи нефрасом с помощью кисти. Цепи должны быть очищены от пыли и грязи.		Т
14. Осмотрите цепи транспортера. Убедитесь в отсутствии повреждений звеньев, щеток, подшипников, осей, валиков,	Подтяните ослабленные заклепки на грузовых упорах.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
грузовых упоров. Валики звеньев должны быть надежно застопорены стопорными кольцами.	Замените поврежденные резиновые амортизаторы на грузовых упорах. При отсутствии стопорных колец застопорите валики звеньев новыми стопорными кольцами. Деформированные звенья цепей выправьте. Замените оси, валики и подшипники, имеющие трещины и деформацию. Поврежденные щетки грузовых цепей замените.	
15. Промойте кистью, смоченной нефрасом, звездочки *11* и демонтированные согласно п. 11 детали трансмиссии транспортера.		Т
16. Осмотрите, применяя подсвет, детали трансмиссии и транспортера (без дополнительной разборки), направляющие рельсы грузовых цепей. Убедитесь в отсутствии трещин, забоин, коррозионных повреждений муфт и валов, забоин, выкрашивания и деформации рельсов. Проверьте правильность установки стопорных колец и исправность контровки узлов трансмиссии, легкость вращения звездочек *11* и пороговых роликов транспортера.	Замените стопорные кольца, имеющие разрушения, деформацию. Восстановите нарушенную контровку узлов трансмиссии. Забоины зачистите шлифовальной шкуркой. Продукты коррозии удалите. Замените детали с трещинами. При тугом вращении пороговых роликов пролейте маслом МК-8 оси их вращения. При тугом вращении звездочек смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 их подшипники.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Поврежденные рельсы грузовых цепей транспортера отремонтируйте, как указано в вып. 26.	
17. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 шлицевые сочленения валов и муфт, шарнирные и трущиеся соединения трансмиссии транспортера. Излишки смазки удалите ветошью.		К
18. Очистите пылесосом и ветошью рельсы транспортера от пыли и грязи.		Т
19. Установите на самолет цепи транспортера, для чего:		К
19.1. Вставьте в верхний рельс цепь с низкими звеньями (рассоединенным звеном вперед), протолкните ее вперед, обведите вокруг звездочки 11 и заведите цепь в нижний рельс, чтобы передний конец находился между шп. № 11, 12. Задний конец цепи (наконечник тандерной муфты) должен находиться в верхнем рельсе у шп. № 32.		
19.2. Занесите в самолет цепь с высокими звеньями (тандерным наконечником вперед) и уложите его шарикоподшипниками к полу.		
19.3. Обведите конец цепи вокруг порогового ролика (шарикоподшипники должны опираться на ролик) и протолкните цепь вдоль нижнего направляющего рельса до упора в цепь с низкими звеньями.		
19.4. Состыкуйте между шп. № 11, 12 высокие и низкие звенья цепи, вставив втулку внутрь П-образного звена и приложив снаружи плоские звенья. Соедините звенья валиком и зафиксируйте валик стопорным кольцом.		
19.5. Наверните тандерную муфту *8* на полоборота на наконечник переднего специального звена *10*, сцентрируйте муфту *8* с наконечником заднего специального звена *6* и наверните муфту специальным ключом № 5412024 $S=22$ на несколько оборотов.		
19.6. Установите на самолет вторую цепь транспортера. Работу выполняйте, как указано в пп. 19.1—19.5.		
19.7. Отрегулируйте натяжение тяговых цепей транспортера, для чего: заверните спецключом $S=22$ тандерные муфты *8* до нанесенных краской меток на наконечниках тандера;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
зацепите динамометр за звено цепи и переместите цепь по направляющему рельсу. Усилие перемещения цепи должно быть 250—400 Н (25—40 кгс). Движение цепей должно быть плавным, без заеданий; аналогично отрегулируйте натяжение цепи другой магистрали транспортера. 19.8. Установите в рельсах обе цепи симметрично, чтобы тандерная муфта *8* левой цепи находилась точно напротив муфты *8* правой цепи. 19.9. Соедините трансмиссию транспортера, для чего: 19.9.1. На самолетах, имеющих гидропривод транспортера: установите соединительный вал правой звездочки и сместите его полностью вправо; установите промежуточный вал, соединяющий звездочки обеих цепей, сначала центрировав его с пальцем на карданном валу левой звездочки, а затем с выдвинутым влево соединительным валом правой звездочки; зафиксируйте соединительный вал правой звездочки стопорным пружинным кольцом. 19.9.2. На самолетах, имеющих электропривод редуктора, смонтируйте валы соединения звездочки левой магистрали с правой звездочкой и затем с редуктором. 19.9.3. Проверьте правильность установки и надежность фиксации валов трансмиссии, прикладывая рукой усилие в сторону перемещения валов. Разница в положениях левой и правой цепей транспортера (продольное смещение муфт *8*) должна быть не более 5 мм.	При необходимости отрегулируйте усилие натяжения цепи муфтой *8* тандера. При невозможности регулировки натяжения муфтой *8* снимите два смежных звена цепи и установите вместо них одно переходное звено из запасного комплекта транспортера. При ненадежной фиксации валов стопорными кольцами перемонтируйте соединения. Если смещение муфт превышает 5 мм, перерегулируйте трансмиссию перестановкой валов на один шлиц.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
19.10. Установите сверху муфт *8* передние коробки *9* и закрепите их винтами с пружинными шайбами к специальным звеньям *10*, затем установите задние коробки *7* и завинтите отверткой винты (с пружинными шайбами) их крепления к задним специальным звеньям *6*. 19.11. Установите по месту грузовые упоры *4* и закрепите их невыпадающими болтами *2*, 3 к специальным звеньям *6*, *10* грузовых цепей. 19.12. Установите на места крышки ограждения шарикоподшипников цепи транспортера на пороге грузового люка (законцовки рельсов транспортера) и завинтите отверткой винты их крепления. 19.13. Подсоедините вилку тандера *14* (см. рис. 49.1) тросовой проводки управления мостиком порога грузового люка к тяге *3* механизма управления дросселем и мостиком порога, установите болт *12*, шайбу, заверните ключом $S=12$ гайку и застопорите соединение шплинтом 2×16. 19.14. Установите в редуктор колонку ручного привода транспортера и, вращая рукоятку колонки, переместите грузовые упоры *4* до упора в резиновые амортизаторы кронштейнов *1*. 19.15. Снимите колонку ручного привода и установите на стакан редуктора заглушку. 19.16. Установите на место панели пола в центральном проходе между шп. № 10—12, 31—33, крышки люков между шп. № 10, 11 слева и справа и закройте отверткой замки их крепления.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-0,1-2 ГОСТ 13837—79.	Лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; ключ специальный $S=22$ № 5412024; отвертка ГОСТ 24437—80; молоток ГОСТ 2310—77;	Нефрас-С 50/170; шплинт 2×16 002 ГОСТ 397—79; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—86; шплинтовыдергиватель 24-9020-17; ключ $S=12$ ГОСТ 2839—80 Е; приспособление П149-7901-0 для сматывания грузовой цепи транспортера; вороток; пылесос бытовой.	

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 89**	На страницах 309—310	
Пункт РО 2.04.03.41	**Восстановление лакокрасочного покрытия на деталях транспортера**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите мыльным раствором и нефрасом от жировых пятен, пыли и грязи колонку ручного привода транспортера, корпус редуктора, детали трансмиссии и другие узлы транспортера. Работа выполняется вместе с работами по ТК № 88, 90. 2. Отметьте места, имеющие повреждения ЛКП. 3. Восстановите поврежденное ЛКП, для чего: 3.1. При повреждении внешнего слоя эмали без повреждения грунта выполните следующие операции: зачистите края поврежденного участка (не задевая грунта) шлифовальной шкуркой № 220 и удалите продукты зачистки; протрите зачищенное место салфеткой, смоченной бензином, и просушите в течение 20 мин; нанесите пульверизатором слой эмали ХВ-16 серо-голубого цвета с 2% алюминиевой пудры ПАП-2 и просушите в течение 4 ч при температуре 12—35°С; нанесите второй слой эмали ХВ-16 серо-голубого цвета и просушите в течение 4 ч при температуре 12—35°С; нанесите третий слой эмали ХВ-16 серо-голубого цвета с 15 % лака АК-113 и просушите в течение 6 ч при температуре 12—35°С. 3.2. При повреждении слоя эмали и грунта до металла выполните следующие операции: зачистите поврежденный участок шлифовальной шкуркой № 220 и удалите продукты зачистки; обезжирьте зачищенное место салфеткой, смоченной бензином; нанесите слой грунтовки АК-070 с 2 % алюминиевой пудры ПАП-2 и просушите в течение 4 ч при температуре 12—35°С; нанесите пульверизатором слой эмали ХВ-16 серо-голубого цвета с 2% алюминиевой пудры ПАП-2 и просушите в течение 4 ч при температуре 12—35 °С;		Т Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 89

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
нанесите второй слой эмали ХВ-16 серо-голубого цвета и просушите в течение 8 ч при температуре 12—35 °С. нанесите третий слой эмали ХВ-16 серо-голубого цвета с 15 % лака АК-113 и просушите в течение 6 ч при температуре 12—35 °С.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Кисти и щетки малярные ГОСТ 10597—80; краскораспылитель пневматический с компрессором.	Шкурка шлифовальная № 220 ГОСТ 6456—82; нефрас-С 50/170; салфетка х/б ГОСТ 7138—73; бензин Б-70 ГОСТ 1012—72; эмаль ХВ-16 ТУ 6-10-1301—78; лак АК-113 ГОСТ 23832—79; грунтовка АК-070 ОСТ 6-10-401—76; пудра алюминиевая пигментная ПАП-2 ГОСТ 5494—71; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 90**	На страницах 311—312	
Пункт РО 2.04.03.42, 49	**Осмотр коробки передач и редуктора привода транспортера**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что сняты центральная панель пола между шп. № 10—12 и крышки люков пола между шп. № 10—11.			Т
2. Снимите заглушку со стакана ручного привода на редукторе гидропривода, транспортера.			Т
3. Промойте нефрасом корпусы коробки передач и редуктора транспортера, наконечник и стакан под ручной привод (на гидроприводе транспортера), шарнирные соединения (без их разборки) механизма передач.			Т
4. Отвинтите винты и откройте крышки смотровых окон на корпусах коробки передач (для транспортера с электроприводом) и редуктора.			Т
5. Осмотрите, применяя подсвет, в доступных местах корпусы и шестерни червячно-зубчатого редуктора.		Замените шестерни, имеющие износ или повреждения зубьев.	К
Убедитесь, что нет трещин корпусов и механических повреждений деталей.			
6. Убедитесь в наличии смазки в редукторе.			К
Смазка должна быть чистой и заполнять редуктор на $^2/_3$ объема.		При необходимости наполните редуктор смазкой ЦИАТИМ-201 с помощью лопатки. Загрязненную смазку замените.	
7. Нанесите кистью тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на шарниры механизма передач, блокировки, наконечник и стакан под ручной привод (на гидроприводе транспортера).		Излишки смазки удалите ветошью.	К
8. Закройте заглушкой стакан под ручной привод на редукторе гидропривода транспортера.			Т
9. Установите крышки на смотровые окна и закрепите их винтами.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 90

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; зеркало поворотное 24-9020-800.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 91**	На страницах 313—314
Пункт РО 2.04.03.47 2.04.06.23, 50	**Осмотр кронштейна 24-3010-101 узла управления рулем высоты в зоне его крепления к фюзеляжу**	Трудоемкость — 1,20 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой винты и снимите крышку *1* люка под рулем направления (рис. 91.1).		Т
2. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью узлы крепления кронштейна *2* к фюзеляжу. Поверхность зон контроля должна быть очищена от пыли, грязи, масла.		Т
3. Осмотрите с помощью поворотного зеркала в доступных местах поверхность кронштейна *2* в зонах Б, В с расстояния не более 250 мм и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушение ЛКП, коррозионные поражения). При необходимости используйте подсвет.		К
4. Осмотрите с подсветом, используя лупу в доступных местах, отмеченные участки. Если нет подхода с лупой к месту, где предполагается трещина, снимите с самолета кронштейн для контроля на земле, отсоединив детали управления и отвинтив болты крепления кронштейна к фюзеляжу. Трещины и коррозионные поражения не допускаются.	Продукты коррозии удалите. При обнаружении трещин замените кронштейн.	К
5. Установите на место крышку люка под рулем направления и закрепите ее винтами.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка измерительная l=200 ГОСТ 427—75.	Лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; лампа переносная ПЛ36-20; мягкий карандаш 2М — 4М; отвертка ГОСТ 24437—80; стремянка 24-9002-500; зеркало поворотное 24-9020-800.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

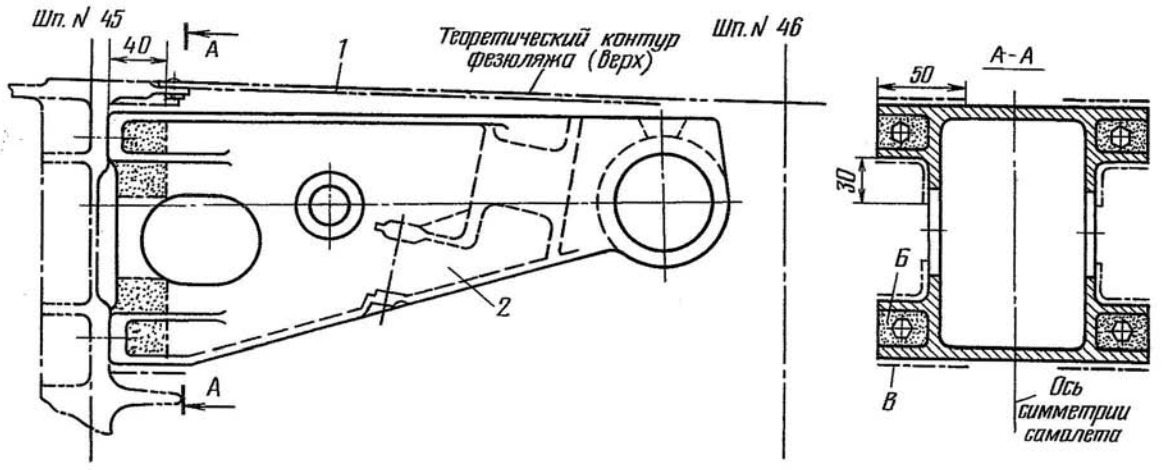


Рис. 91.1. Места осмотра кронштейна 24-3010-101 узла управления рулем высоты:
1 — крышка люка; *2* — кронштейн 24-3010-101; *Б, В* — зоны осмотра

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 92**	На страницах 315—316
Пункт РО 2.04.03.48 2.04.06.23, 51	**Осмотр кронштейна 24-3020-101 (26-3020-101) узла управления рулем направления**	Трудоемкость — 1,08 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышку люка на шп. № 40 самолета Ан-24, между шп. № 41, 42 в нижней части фюзеляжа самолета Ан-26.		Т
2. Протрите чистой ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью зоны Б, В кронштейна *1* узла управления РН (рис. 92.1). Поверхность зон контроля должна быть очищена от пыли, грязи и масла.		Т
3. Осмотрите, применяя подсвет и зеркало, поверхность фланца кронштейна *1* в зонах Б, В с расстояния не более 250 мм и отметьте карандашом места, имеющие дефекты (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные поражения).		К
4. Осмотрите отмеченные участки, имеющие дефекты, применяя лупу в доступных местах, или произведите вихретоковый контроль. При невозможности осмотра на самолете места, где предполагается трещина, снимите кронштейн с самолета. Трещины и коррозионные поражения не допускаются.	Продукты коррозии удалите. Кронштейн с трещиной замените.	К
5. Закройте крышку люка на шп. № 40 самолета Ан-24 (между шп. № 41, 42 на самолете Ан-26).		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка измерительная l = 200 ГОСТ 427—75	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; мягкий карандаш 2М — 4М; стремянка 24-9002-500, зеркало поворотное 24-9020-800.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

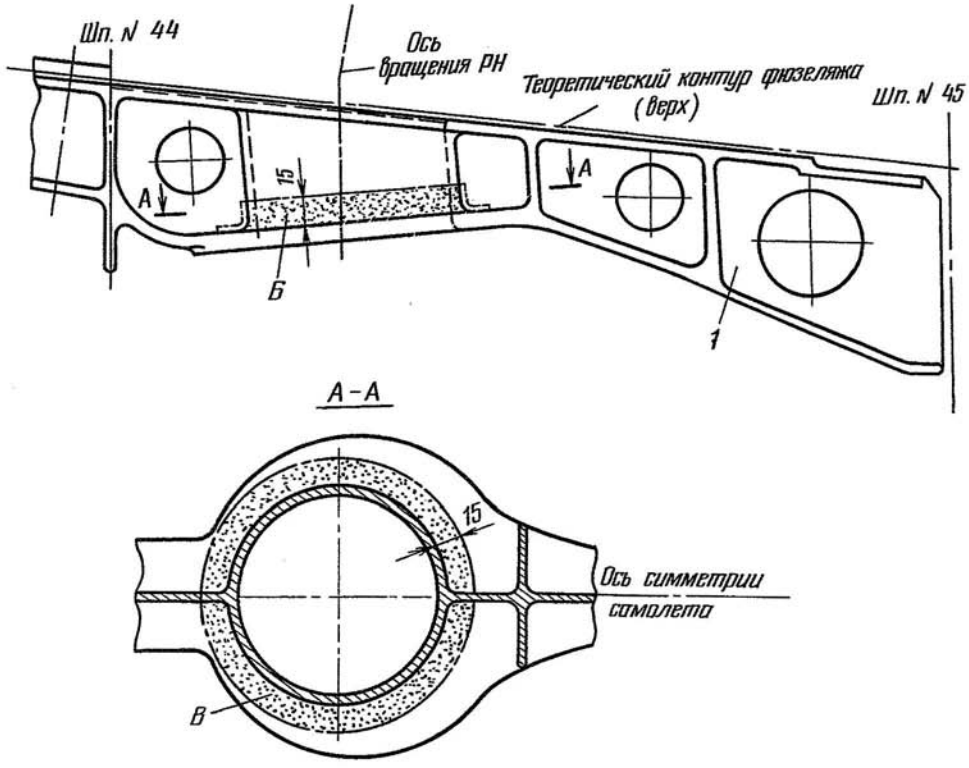


Рис. 92.1. Кронштейн узла управления РН:

1 — кронштейн 24-3020-101 (Ан-24) или 26-3020-101 (Ан-26);.
Б, В — зоны осмотра

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 93**	На странице 317
Пункт РО 2.04.03.60, 61, 67	**Осмотр и смазка обводных роликов, катков кареток грузоподъемного устройства, штоков концевых выключателей механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедок**	Трудоемкость, чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от загрязнений ветошью, смоченной нефрасом, ролики, катки кареток грузоподъемного устройства, штоки концевых выключателей механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедок.		Т
2. Осмотрите, применяя подсвет, обводные ролики, катки кареток грузо-подъемного устройства, штоки концевых выключателей механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедок. Убедитесь в отсутствии их повреждений. Проверьте надежность крепления роликов и убедитесь в их исправности.	Неисправные детали замените. Ослабленное крепление подтяните. Поврежденные заклепки замените. При тугом вращении роликов пролейте их оси с помощью шприца маслом МС-20 без демонтажа ролика и удалите ветошью остатки масла с ролика.	Т
3. Смажьте снаружи тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 (без разборки) оси обводных роликов, катки кареток грузоподъемного устройства, штоки концевых выключателей механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедок.	Излишки смазки удалите ветошью.	К

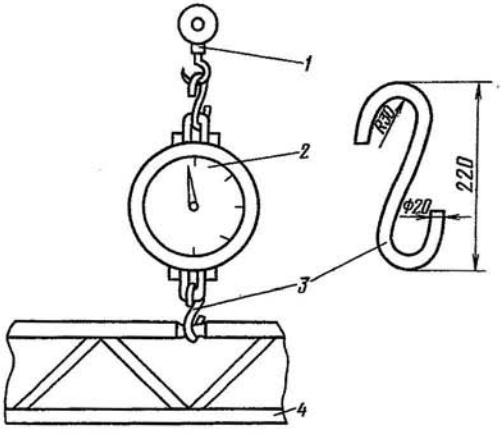
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 94**	На странице 318	
Пункт РО 2.04.03.62	**Осмотр коробки управления лебедками**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в районе шп. № 40 слева в проеме грузового люка. 2. Осмотрите коробку СУЛ-47Э, расположенную на шп. № 40 слева, и проверьте надежность ее крепления. Коробку осматривайте при сдвинутой вперед под фюзеляж рампе. 3. Уберите стремянку от самолета.		При ослаблении крепления коробки подтяните детали ее крепежа.	Т Т Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20.	

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 95**	На страницах 319—322	
Пункт РО 2.04.03.63	**Проверка работы механизмов ограничения нагрузки на тросах лебедки**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что рампа сдвинута под фюзеляж и под порогом грузового люка установлен упорный домкрат.			Т
2. Установите на землю в районе грузового люка поддон ПА-2,5, загруженный балластом массой не менее 1700 кг.			Т
3. Установите каретки грузоподъемного устройства над грузовым люком.			Т
4. Подсоедините крюк подвижного блока *1* одной из кареток грузоподъемного устройства самолета через динамометр *2*, рассчитанный на нагрузку 20 кН (2 т), к траверсе для погрузки поддонов (рис. 95.1).			Т
5. Закрените стропы траверсы к поддону, введя захваты строп в угловые фитинги поддона, расположенные с его торцевых сторон.			Т
6. С помощью электропривода лебедки приложите к крюку подвижного блока *1* усилие на подъем груза, контролируя по динамометру *2* величину усилия.			Т
При достижении усилия 15,5 — 16,5 кН (1550 — 1650 кгс) должен сработать микровыключатель механизма ограничения нагрузки на трос и отключить электролебедку.		Если усилие срабатывания не соответствует ТТ: установите размер А равным 2 мм винтом *12* на соответствующем рычаге *5* механизма ограничения нагрузки (рис. 95.2); проверьте величину Б хода штока микровыключателя *4*, надавливая на шток рычагом *5* до упора, и установите ход штока Б равным 3 мм, обеспечив его установкой шайб *3* (3401А-S-5-18) на винты между корпусов микровыключа-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 95

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 95.1. Схема подсоединения динамометра: *1* — подвижный блок каретки; *2* — динамометр ДПУ-2-2 ГОСТ 13837-68; *3* — крюк промежуточный (сталь-20); *4* — траверса для погрузки поддонов	теля *4* и стенкой кронштейна *6* или *8*; отрегулируйте усилие срабатывания вращением гайки регулировочного винта *2* крепления пружины на механизме ограничения нагрузки на трос. Один оборот гайки по часовой стрелке увеличивает величину усилия срабатывания на 0,5 кН (50 кгс); после регулировки механизма ограничения нагрузки ослабьте ручным приводом натяжение троса и повторите проверку.	

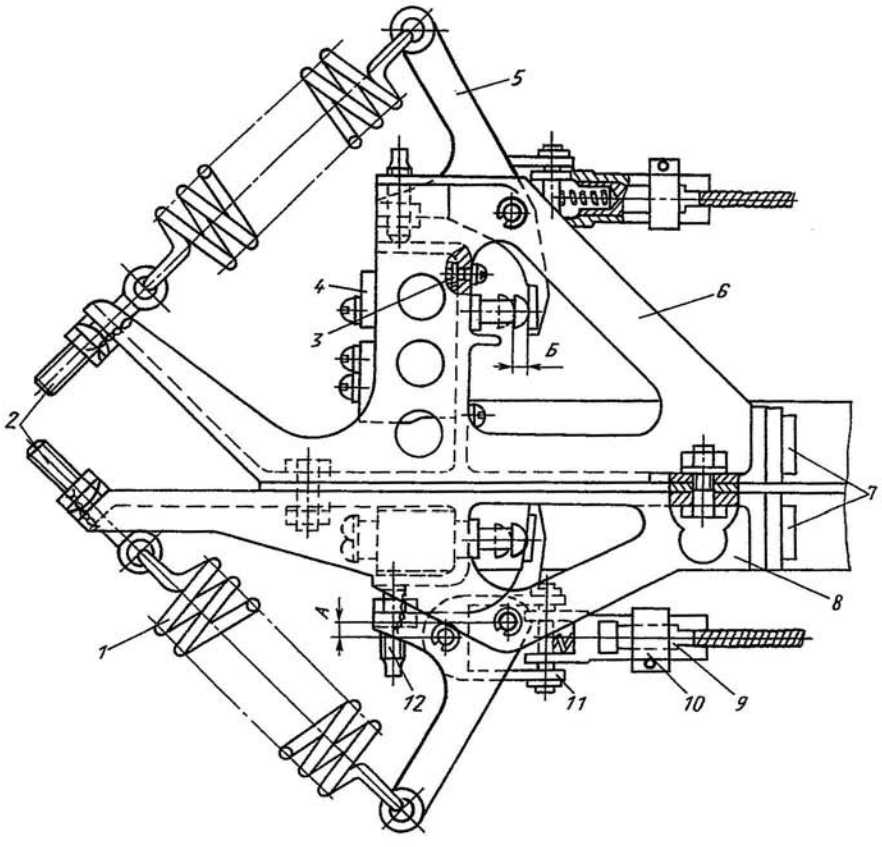


Рис. 95.2. Механизм ограничения нагрузки на тросах бортовых лебедок:

1 — пружина; *2, 12* — регулировочные винты; *3* — шайба; *4* — микровыключатель; *5* — рычаг; *6* — кронштейн; *7* — резиновые накладки; *8* — кронштейн; *9* — наконечник; *10* — хомут; *11* — серьга

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 95

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Ослабьте ручным приводом натяжение троса и отсоедините динамометр от крюка подвижного блока. 8. Подсоедините динамометр с траверсой к крюку второго подвижного блока и повторите проверку работы механизма ограничения нагрузки для второго троса. Работу выполняйте, как указано в пп. 3 — 6. 9. Уберите траверсу и поддон с балластом от самолета.		Т К Т

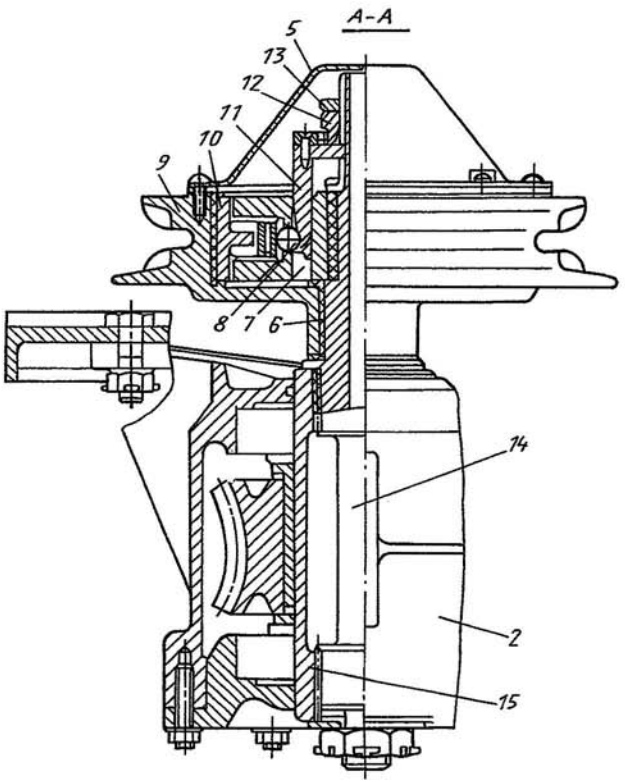
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-2-2 ГОСТ 13837—68.	Поддон ПА-2,5 с балластом массой не менее 1700 кг; траверса для погрузки поддонов.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 95

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Ослабьте ручным приводом натяжение троса и отсоедините динамометр от крюка подвижного блока. 8. Подсоедините динамометр с траверсой к крюку второго подвижного блока и повторите проверку работы механизма ограничения нагрузки для второго троса. Работу выполняйте, как указано в пп. 3 — 6. 9. Уберите траверсу и поддон с балластом от самолета.		Т К Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-2-2 ГОСТ 13837—68.	Поддон ПА-2,5 с балластом массой не менее 1700 кг; траверса для погрузки поддонов.	

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 96**	На страницах 323—325	
Пункт РО 2.04.03.64	**Проверка регулировки фрикционной муфты тягового колеса**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Ввинтите швартовочный узел в любом удобном месте в гнездо пола грузовой кабины.			Т
2. Откройте нажимной замок и отклоните крышку *18* люка (см. рис. 51.1).			Т
3. Снимите заглушку с шлицевого гнезда редуктора напольного устройства, наклоните колонку *19* ручного привода напольного устройства назад под углом 40° и вставьте шлицевой вал колонки в гнездо редуктора. Зафиксируйте колонку *19* в вертикальном положении, для чего поверните ее вперед по полету.			Т
4. Закрепите крюк динамометра к звену тяговой цепи *8*, а корпус динамометра закрепите швартовочным ремнем к установленному швартовочному узлу.			Т
5. Вращая рукоятку колонки 19 ручного привода по часовой стрелке, нагрузите тяговую цепь *8* до момента срабатывания фрикционной муфты тягового колеса *15*. Срабатывание фрикционной муфты определяется тем, что при проворачивании рукоятки на колонке *19* тяговое колесо *15* и цепь *8* остаются неподвижными.			К
Усилие срабатывания фрикционной муфты должно быть 3,58 — 3,78 кН (358 — 378 кгс).		Если усилие не соответствует ТТ, отрегулируйте фрикционную муфту в следующем порядке: откройте отверткой винтовые замки и снимите кожух *16* тягового колеса; вывинтите отверткой винты и снимите крышку *5* (рис. 96.1); отверните контргайку *13* на валу *14*; нагрузите тяговую цепь *4*, вращая рукоятку колонки ручного привода; поворачивая регулировочную гайку *12* и наблюдая за	



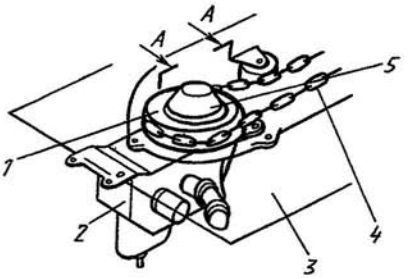


Рис. 96.1. Установка тягового колеса на гидропривод:

1 — тяговое колесо; *2* — гидропривод; *3* — съемная панель пола; *4* — тяговая цепь; *5* — крышка; *6* — втулка; *7* — водило; *8* — шарик; *9* — корпус тягового колеса; *10* — колодка муфты; *11* — упор; *12* — регулировочная гайка; *13* — контргайка; *14* — вал; *15* — вал редуктора

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 96

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	динамометром, отрегулируйте фрикционную муфту так, чтобы при достижении нагрузки 3,58 — 3,78 кН (358 — 378 кгс) на цепи *4* тяговое колесо *1* и цепь *4* оставались неподвижными при вращении рукоятки на колонке ручного привода. Поворот гайки *12* по часовой стрелке увеличивает усилие срабатывания фрикционной муфты; заверните контргайку *13*; установите на место крышку *5* и завинтите винты ее крепления; установите на место кожух и закройте отверткой винтовые замки его крепления.	
6. Вращением рукоятки на колонке ручного привода против часовой стрелки ослабьте натяжение тягой цепи, наклоните колонку ручного привода против полета, сдвиньте ее вправо и извлеките из гнезда редуктора гидропривода напольного устройства. Закройте заглушкой шлицевое гнездо ручного привода на редукторе.		Т
7. Закройте крышку люка над редуктором и зафиксируйте ее нажимным замком.		Т
8. Отсоедините динамометр и вывинтите швартовочный узел из гнезда пола грузовой кабины.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-0,5—2, ГОСТ 13837—79.	Отвертка ГОСТ 24437—80; лампа ПЛ36-20.	

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 97**	На страницах 326—327	
Пункт РО 2.04.03.64	**Проверка натяжения тяговой цепи напольного устройства**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Зацепите в районе шп. № 22 тяговую цепь *3* (см. рис. 52.1) крюком динамометра и поднимите цепь вверх с усилием 150 Н (15 кгс).			К
2. Измерьте линейкой наибольшее расстояние от поднятой цепи *3* до дна направляющего желоба. Расстояние от цепи до дна желоба должно быть в пределах 120 — 180 мм.		Если расстояние от поднятой цепи *3* до дна направляющего желоба выходит за пределы ТТ: опустите цепь, расконтрите тандер *4*, отрегулируйте натяжение цепи вращением муфты тандера *4*, повторите проверку, поднимая цепь, и в случае нормальной регулировки опустите цепь и законтрите тандер *4* проволокой КО 0,8. При подъеме цепи на расстояние более 180 мм при полностью ввернутых вилках тандера *4* допускается снятие звеньев цепи *3* поочередно с обоих концов тандера.	К
3. Опустите цепь *3* и отсоедините динамометр от звена цепи.			Т
4. Поочередно перегоняя захват *19* в переднее и заднее положения, измерьте линейкой расстояние от вилок тандера *4* до осей оттяжных роликов 2, 5. В окончательно отрегулированной цепи при переднем или заднем крайних положениях захвата *19* (при соприкосновении захвата *17* с упорами *11* или *7*) расстояние		Если расстояние менее 50 мм, отрегулируйте его пере-	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 97

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
между вилками тандера *4* и осями оттягивающих роликов *2* или *5* должно быть не менее 50 мм.	становкой звеньев цепи *3*, после чего повторите проверку натяжения тяговой цепи.	

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-0,02/2-1 ГОСТ 13837—79; линейка измерительная l=200 ГОСТ 427—75.		

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 98**	На странице 328	
Пункты РО 2.04.03.60; 66; 67	**Очистка и осмотр пальцев в узлах крепления роликового оборудования к полу**	Трудоемкость, чел.-ч	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Выведите из-под защелок ручки *21* (см. рис. 51.1) на всех секциях роликового оборудования и установите ручки *21* в положение «ОТКРЫТО».		Т
2. Вывинтите из гнезд пола узлы *37* крепления секций роликового оборудования к полу.		Т
3. Протрите узлы *37* ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью.		Т
4. Осмотрите узлы 37 и убедитесь в их исправности.		Т
Пальцы узлов *37* должны свободно, без заеданий, выходить из стаканов их корпусов при повороте пальцев против часовой стрелки и легко утапливаться в стаканах при повороте по часовой стрелке.	При заедании или ненадежной фиксации пальцев в стакане замените пружину или весь узел.	
5. Смажьте пальцы узлов *37* тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201.	Излишки смазки удалите ветошью.	К
6. Завинтите узлы *37* на свои места в гнезда пола. При установке в исходное положение палец узла *37* должен утопать в стакане, а головка пальца должна быть заподлицо с полом.		Т
7. Поверните пальцы каждого узла *37* против часовой стрелки до полного выхода пальцев из-под пола.		Т
8. Установите ручки *21* на всех секциях роликового оборудования в положение «ЗАКРЫТО» и зафиксируйте ручки защелками, расположенными на рельсах *13*.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; кисть волосяная ГОСТ 10597—80.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 99**	На странице 329
Пункты РО 2.04.03.72—75	**Осмотр стыка носка кабины штурмана с фюзеляжем и рамы проходного люка на шп. № 4**	Трудоемкость — 0,52 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку в районе стыка фюзеляжа с носком кабины штурмана.		Т
2. Осмотрите снаружи стык кабины штурмана с фюзеляжем по шп. № 03. Убедитесь, что нет ослабления заклепочного соединения.	Ослабленные заклепки подтяните или замените.	Т
3. Осмотрите снаружи и изнутри стык носка с кабиной штурмана по шп. № 01. Убедитесь, что нет ослабления крепления и нарушения герметизации стыка.	Ослабленные болты подтяните. Нарушенную герметизацию восстановите герметиком У30МЭС-5.	К
4. Осмотрите, применяя подсвет, в доступных для этого местах (без вскрытия внутренней облицовки) раму проходного люка на шп. № 4. Убедитесь в отсутствии ее повреждений и ослабления болтов соединения частей рамы.	Ослабленные болты подтяните. Забоины и риски запилите и зачистите шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	К
5. Уберите стремянку от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20.	

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 100**	На страницах 330—331
Пункт РО 2.04.03.76	**Осмотр нижней панели фюзеляжа в зоне шп. № 33**	Трудоемкость — 0,17 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите снаружи обшивку *4* нижней части панели фюзеляжа в районе шп. № 33 между стрингером № 12 и нижним заклепочным швом крепления скуловой балки (рис. 100.1). Убедитесь в отсутствии трещин. Не допускаются трещины обшивки.	При обнаружении трещин отремонтируйте обшивку, как указано в вып. 26.	К

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

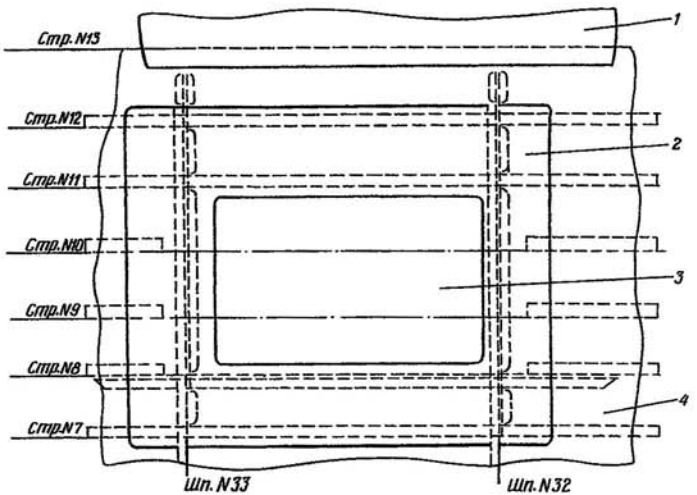


Рис. 100.1. Вид снаружи фюзеляжа на правый борт самолета (развертка обшивки):

1 — обшивка боковая; *2* — накладной лист; *3* — вырез в обшивке и накладном листе под санузел; *4* — обшивка нижняя

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101**	На страницах 332—343	
Пункт РО 2.04.06.01, 02	**Проверка затяжки болтов стыковочных фитингов крыла по нервюрам № 7 и 12**	Трудоемкость — 14,60 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянки 24-9002-500 в районе нервюр № 7, 12 крыла и стремянку А38-1400-0 для подъема на крыло.			Т
2. Отвинтите отверткой винты и снимите ленты, закрывающие стыковочные фитинги крыла по нервюрам № 7, 12 сверху и снизу.			Т
Примечания: 1. Щелевые ленты по нервюре № 7 снизу снимайте только на самолетах, не доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, щелевые ленты, закрывающие стыковочные фитинги по нервюре № 7 снизу, отсутствуют, так как фитинги закрыты несъемными накладками.			
2. На самолетах, доработанных по бюл. № 1317-БУ-Г, снимите обтекатели фитингов, установленных по нервюре № 7 снизу.			
3. Снимите резиновые бобышки, установленные в гнездах стыковочных фитингов, или удалите смазку из гнезд, если резиновые бобышки отсутствуют.			Т
4. Осмотрите, применяя подсвет стыковочные фитинги крыла. При необходимости используйте лупу.			К
Убедитесь, что нет трещин, сколов, вмятин, забоин и других повреждений по перемычкам колодцев у отверстий крепления к смежным профилям, на фитингах по отверстиям крепления лент, носовой и хвостовой части крыла.		Выступающие части вмятин или забоин глубиной не более 1,5 мм плавно зачистите шабером и произведите шлифовку поверхности вмятины или забоины шлифовальной шкуркой № 12. Место зачистки покройте грунтом ВЛ-02, а затем АК-069.	
На кромках колодцев допускаются зачищенные забоины или вмятины глубиной не более 1,5 мм и размером не более 5 мм по высоте торца профиля. По плоскости разъема на кромках профилей между двумя смежными болтами допускаются зачищенные вмятины и забоины глубиной не более 1,5 мм и размером 10×5 мм (5 мм — размер по высоте торца профиля) при минимальном расстоянии 10 мм между зонами		При обнаружении трещин, а также при превышении размеров и количества мест забоин и вмятин вопрос о дальнейшей эксплуатации решай-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
или от края паза по болт.	те в каждом конкретном случае с представителем предприятия — разработчика самолета.	
5. На самолетах Ан-24, не доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г или № 1317-БУ-Г, Ан-26 и Ан-30 проверьте затяжку болтов стыковочных фитингов крыла по нервюрам № 7 и 12, для чего отверните гайку каждого болта на 0,25—0,50 оборота, затем затяните болтовое соединение динамометрическим ключом с переходниками (без разгрузки СЧК и ОЧК при слитом из баков-кессонов топливе) и убедитесь, что совпали контрольные метки (красные риски) на гайке и болте.	В случае повреждения краски на контрольной метке, восстановите метку эмалью ЭП-140 или ХВ-16 (красной).	К
Допускается несовпадение меток на величину не более 1,5 мм. Не допускается удлинение плеча тарировочного ключа. Номера переходников и моменты затяжки болтов приведены в табл. 101.1 и 101.2.	В случае несовпадения после затяжки контрольных меток на болте и гайке на величину более 1,5 мм: демонтируйте гайку и болт; смойте растворителем 645 контрольные метки; удалите нефрасом смазку с болта и гайки; осмотрите болт и гайку и убедитесь, что нет повреждения резьбы и трещин. Поврежденные болт и гайку замените и сообщите о дефекте предприятию — разработчику самолета; смажьте резьбу тонким слоем смазки АМС-3; установите на место болт и гайку и затяните соединение с моментом, указанным в табл. 101.1 или 101.2;	

Таблица 101.1

Моменты затяжки гаек стыковочных болтов на нервюре № 7 для самолетов Ан-24, не доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г и № 1317-БУ-Г, Ан-26, Ан-30

Место расположения соединения	Диаметр болта, мм	Зев ключа, мм	Номер переходника	$M_{кр}$, Н·м (кгс·см)	
				на гайке	на ключе
Стык по верху	10	17	24-9020-12	31,0±3,1 (310±31)	22,0±2,2 (220±22)
Стык по верху	12	19	24-9020-13	57,5±5,8 (575±58)	40±4 (400±40)
Стык по низу	14	22	24-9020-21	96,0±9,6 (960±96)	67,0±6,7 (670±67)
Стык по низу	16	24	24-9020-16	143,0±14,3 (1430±143)	100±10 (1000±100)

Таблица 101.2

Моменты затяжки гаек стыковочных болтов по нервюре № 12 для самолетов Ан-24, не доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г и № 1317-БУ-Г, Ан-26, Ан-30

Место расположения соединения	Диаметр болта, мм	Зев ключа, мм	Номер переходника	$M_{кр}$, Н·м (кгс·см)	
				на гайке	на ключе
Стык по верху	8	14	24-9020-11	15,5±1,5 (155±15)	11,0±1,1 (110±11)
Стык по низу	10	17	24-9020-12	31,0±3,1 (310±31)	22,0±2,2 (220±22)
Стык по верху и низу	12	19	24-9020-13	57,5±5,8 (575±58)	40±4 (400±40)

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. На самолетах Ан-24 доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, имеющих неразъемный стык по нервюре № 7 снизу, проверьте затяжку болтов стыковочных фитингов крыла по нервюрам № 7 сверху и № 12 сверху и снизу по отсутствию смещения контрольных меток затянутого положения болтов с гайками. Не допускается смещение контрольных меток (красных рисок) на гайках относительно меток на болтах.	нанесите эмалью ЭП-140 или ХВ-16 (красной) новую метку затянутого положения гайки. Метку наносите в виде риски толщиной 1—2 мм. В случае повреждения краски на контрольной метке восстановите метку эмалью ЭП-140 или ХВ-16, (красной). При обнаружении смещения меток: снимите болт и гайку. **Примечание.** Болты снимать только по одному. Последующий болт разрешается снимать только после тарированной затяжки предыдущего болтового соединения, на котором обнаружено смещение меток; смойте растворителем 645 контрольные метки и грунт на резьбе гайки и болта; осмотрите болт и гайку и убедитесь, что нет повреждения резьбы и трещин. Поврежденные детали замените и сообщите о дефекте предприятию — разработчику самолета.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Примечание. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, в стыковочных фитингах используются те же болты, что и на недоработанных самолетах; нанесите на резьбу слой сырой грунтовки ЭП-0214 или ЭП-0215. В случае отсутствия грунтовок ЭП-0214 и ЭП-0215 допускается применять сырую грунтовку ФЛ-086. **Примечание.** По нервюре № 7 сверху в зоне крепления съемной панели центроплана (между стр. № 3—7) на резьбу болтового соединения наносите только смазку АМС-3; установите на место болт и гайку и затяните соединение с моментом, указанным в табл. 101.3; нанесите эмалью ЭП-140 или ХВ-16, красной, новую метку затянутого положения гайки.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1317-БУ-Г (имеющих дополнительное фитинговое соединение по нервюре № 7 крыла снизу), проверьте затяжку болтов стыковочных фитингов крыла по нервюрам № 7 сверху и № 12 сверху и снизу, как указано в п. 5. По нервюре № 7 снизу проверку выполняйте по отсутствию смещения контрольных меток затянутого положения болтов с гайками на наружном (дополнительном) и внутреннем (основном) фитингах. Моменты затяжки указаны в табл. 101.4. Не допускается смещение контрольных меток (красных рисок) на гайках относительно меток на болтах.	В случае повреждения краски на контрольных метках, восстановите метки эмалью ЭП-140 или ХВ-16, красной. В случае несовпадения после затяжки контрольных меток на гайках и болтах, выполните работы, указанные в п. 5, колонке 2, используя моменты затяжки, указанные в табл. 101.4. При обнаружении смещения меток у нервюры № 7 снизу на внутреннем (основном) фитинге:	К

Таблица 101.3

Моменты затяжки гаек стыковочных болтов по нервюре № 7 сверху и нервюре № 12 сверху и снизу (кроме болтов съемной панели центроплана между стр. № 3—7) для самолетов Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г

Диаметр болта, мм	Зев ключа, мм	Номер переходника	Момент $M_{кр}$, Н· м (кгс· см)	
			на гайке	на ключе
6	10	24-9020-37 (торцев.)	10±1 (100±10)	10±1 (100±10)
8	14	24-9020-11	25,0±2,5 (250±25)	18,0±1,8 (180±18)
10	17	24-9020-12	45,0±4,5 (450±45)	32,0±3,2 (320±32)
12	19	24-9020-13	80±8 (800±80)	56,0±5,6 (560±56)
14	22	24-9020-21	125,0±12,5 (1250±125)	88,0±8,8 (880±88)
16	24	24-9020-16	200±20 (2000±200)	140±14 (1400±140)

Примечание. По нервюре № 7 сверху в зоне крепления съемной панели центроплана (между стр. № 3—7) болтовые соединения М10 затягивайте с моментом $M_{кр}$= (40±4) Н· м [(400±40) кгс· см] — на гайке; $M_{кр}$= (28,0±2,8) Н· м [(280±28) кгс· см] — на ключе.

Таблица 101.4

Моменты затяжки гаек стыковочных болтов по нервюре № 7 и 12 сверху и снизу на самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1317-БУ-Г

Диаметр болта, мм	Зев ключа, мм	Номер переходника	Момент $M_{кр}$, Н·м (кгс·см)	
			на гайке	на ключе
6	10	24-9020-37 (торцев.)	9,0±0,9 (90±9)	9±0,9 (90±9)
8	14	24-9020-11	20±2 (200±20)	14,0±1,4 (140±14)
10	17	24-9020-12	40±4 (400±40)	28,0±2,8 (280±28)
12	19	24-9020-13	63,0±6,3 (630±63)	44,0±4,4 (440±44)
14	22	64400/26-322 (внутр. контур)	100±10 (1000±100)	*
16	24	64400/26-323 (внутр. контур)	160±16 (1600±160)	*
14	22	24-9020-21 (наружн. контур)	100±10 (1000±100)	70±7 (700±70)
16	24	24-9020-16 (наружн. контур)	160±16 (1600±160)	112,0±11,2 (1120±112)

* $M_{кр}$ определяйте тарированием на приспособлении типа Н9815-30 или по формуле:

$$M_{кр}\ \text{ключа} = M_{кр}\ \text{болта}\ \frac{l\ \text{переходника}}{l\ \text{ключа} + l\ \text{переходника}},$$

где l ключа — плечо, определяемое от центра квадрата для насадки до середины рукоятки (отмечается кольцевой проточкой). Для ключа 18-69-191К-112 l ключа = 38 см.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	снимите болт и гайку наружного (дополнительного) фитинга и болт с гайкой, на которых обнаружено смещение меток. **Примечание.** Разрешается одновременно снимать два болта только из одного колодца; смойте растворителем 645 контрольные метки; смойте нефрасом смазку с резьбы болтов и гаек; осмотрите болты и гайки и убедитесь, что нет повреждения резьбы и трещин. Поврежденные детали замените и сообщите о дефекте предприятию — разработчику самолета. **Примечание.** На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1317-БУ-Г, в основных стыковочных фитингах крыла используются те же болты, что и на недоработанных; в дополнительных (по нервюре № 7 снизу) — болты Э24-10-1316-1 с гайками	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	3302А-12Кд и шайбами 226АН-12 (по всем стрингерам), болты Э24-10-1316-3 с гайками 3302А-14Кд и шайбами 226АН-14 (по два болта у осей лонжеронов); нанесите на резьбу смазку АМС-3, установите на место болт и гайку внутреннего (основного) фитинга и затяните с моментом, указанным в табл. 101.4; нанесите эмалью ЭП-140 или ХВ-16 (красной) новую метку затянутого положения гайки. Метку наносите в виде риски толщиной 1—2 мм; замените болт и гайку наружного (дополнительного) фитинга на новые, нанесите на резьбу смазку АМС-3, установите их на место и затяните с моментом, указанным в табл. 101.4; застопорите гайку наружного (дополнительного) фитинга кернением в резьбу в двух точках для болтов М4-М8 (в трех точках для болтов М8).	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Работу выполняйте, как указано в вып. 8, 9 разд. «Общие указания»; нанесите эмалью ЭП-140 или ХВ-16 (красной) новую метку затянутого положения гайки. Метку наносите в виде риски толщиной 1—2 мм. При обнаружении смещения меток у нервюры № 7 снизу на наружном (дополнительном) фитинге замените болт и гайку наружного фитинга по технологии, указанной для замены болтов внутреннего фитинга.	
8. Смажьте обильно смазкой АМС-3 детали крепежа и гнезда стыковочных фитингов и установите в гнезда резиновые бобышки (если на самолете были установлены резиновые бобышки).	Излишки смазки удалите чистой ветошью.	К
Примечания. 1. В случае отсутствия смазки АМС-3 допускается вместо смазки АМС-3 смазывать стыковочные узлы смазкой Литол 24РК или ЦИАТИМ-221. 2. В связи с несовместимостью смазок, в случае их замены необходимо тщательно удалять старую смазку.		
9. Установите на место ленты и завинтите крестообразной отверткой винты их крепления. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1317-БУ-Г, установите на место обтекатели дополнительных фитингов, установленных по нервюре № 7 снизу.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 101

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
10. Уберите стремянки от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166-80; ключ динамометрический 24-9020-300 (0—1000 кгс· см, ц.д. 100 кгс· см) или 18-69-191К-112 с переходниками 24-9020-11,-12,-13,-16,-21; 64400/26-322, -323; ключ динамометрический 54491-03-022 (0-200 кгс· см) с переходником 24-9020-37 или 24-9020-9.	Стремянка 24-9002-500; стремянка А38-1400-0; отвертка крестообразная ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706-83; защитная обувь 24-9248-0 для работы на крыле; ключ закрытый S=22×24, 64400/26-324.	Нефрас С-50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; смазка ЦИАТИМ-221 ГОСТ 9433—80; смазка АМС-3 ГОСТ 2712—75; растворитель 645 (бывш. РДВ) ГОСТ 18188—72; эмаль ХВ-16 (красная) ТУ 6-10-1301-78; шкурка шлифовальная № 12 ГОСТ 6456—82; грунтовка ВЛ-02 ГОСТ 12707—77; грунтовка АК-069 ОСТ 6-10-401—76; грунтовка ЭП-0214 ТУ 6-10-11-ВИАМ-80—86; грунтовка ЭП-0215 ТУ 6-10-1966—84; грунтовка ФЛ-088 ГОСТ 16302—79; эмаль ЭП-140 (красная) ТУ 6-10-599—79; смазка Литол 24РК ГОСТ 21150—87;

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 102	На странице 344
Пункт РО 2.04.06.06	**Осмотр болтов крепления фитингов стр. № 34 лев. и 34 прав. фюзеляжа к заднему лонжерону центроплана**	Трудоемкость — 0,95 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Вывинтите отверткой винты и демонтируйте панель облицовки пассажирской кабины между шп. № 19, 20. Убедитесь, что открыты задние люки на центроплане сверху.		Т
2. Надрежьте ТЗИ по нервюрам № 0,1 лев., 1 прав. и отведите концы по сторонам, не вытягивая ТЗИ из-под секций коробов освещения.		Т
3. Обшейте нитками края надрезов ТЗИ и обклейте края клеем 88 НП.		Т
4. Осмотрите, применяя подсвет, болты 215АН-8-34К, -44К крепления фитингов стр. № 34 лев. и 34 прав. фюзеляжа к вертикальной стенке заднего лонжерона центроплана в районе нервюр № 1 центроплана (четыре болта для левого фитинга и четыре для правого). Убедитесь в отсутствии отворачивания гаек и повреждений болтов. При подозрении на разрушение проверьте целость болтов, прикладывая ключом к гайкам болтов усилие 0,6 — 0,8 Н·м (6 — 8 кгс·см)* в сторону затяжки. Верхние болты осматривайте через задние люки на центроплане сверху, нижние — изнутри фюзеляжа.	Разрушенные болты замените болтами первой категории, предварительно демонтировав съемные панели центроплана. Ослабленные гайки подтяните.	К
5. Обезжирьте бензином поверхность обшивки и приклейте ТЗИ клеем 88 НП к панелям потолка. Клей наносите, как указано в вып. 26.		Т
6. Установите панель облицовки пассажирской кабины на место и закрепите ее винтами.		Т

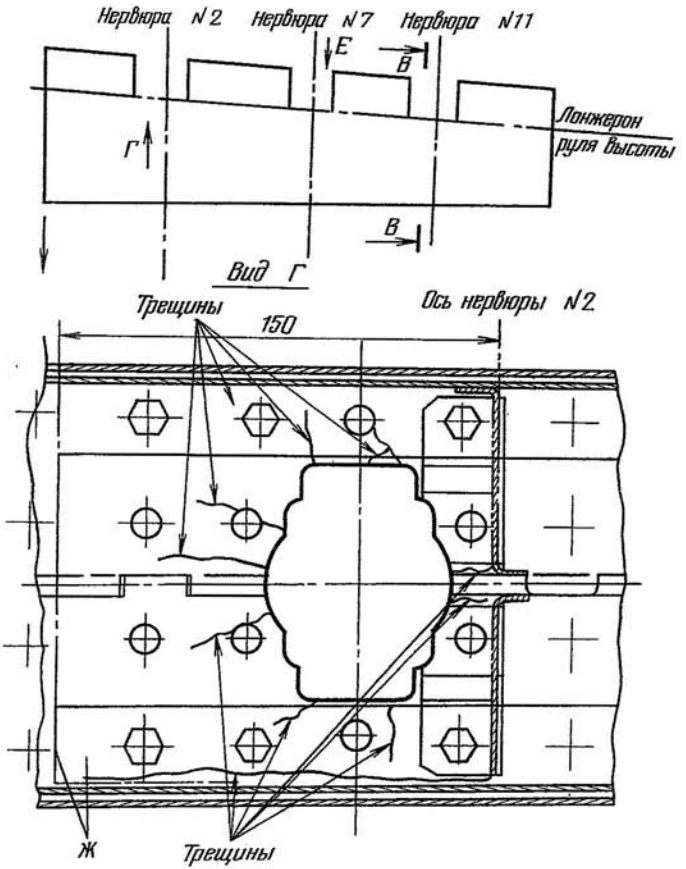
* Величина справочная, измерению не подлежит.

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная, ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437—80; ключ открытый $S=12\times14$ ГОСТ 2839—80 Е; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; нож АРТ 478.	Бензин Б-70 ГОСТ 1012—72; клей 88 НП ТУ 38-105540—73; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нитки х/б ГОСТ 6309—73.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 103**	На страницах 345—347
Пункт РО 2.04.06 10	**Осмотр элементов конструкции руля высоты в районах узлов навески при снятом руле**	Трудоемкость — 11,40 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите руль высоты, как указано в вып. 25, ч. 2.		Т
2. Очистите нефрасом от загрязнений элементы конструкции руля высоты в районах фитингов его навески по нервюрам № 2, 7, 11.		Т
3. Осмотрите, применяя подсвет, с помощью поворотного зеркала, используя в доступных для осмотра местах лупу, элементы конструкции руля высоты в зонах А, Б, Ж, Н (рис. 103.1) каждого из его узлов навески по нервюрам № 2, 7, 11 на обеих половинах руля. Убедитесь, что нет трещин, нарушений ЛКП, коррозионных повреждений.	Продукты коррозии удалите. Восстановите ЛКП, как указано в вып. 26. При обнаружении трещин решение о дальнейшей эксплуатации руля высоты принимает предприятие-разработчик самолета по получении от эксплуатационных предприятий эскизов узлов с обнаруженными трещинами.	К
4. Установите на место руль высоты, руководствуясь указаниями вып. 25, ч. 2.		К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка l=200 ГОСТ 427 — 75.	Зеркало поворотное 24-9020-800; лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; стремянка 24-9002-500.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82.


Нервюра №2
Нервюра №7
Нервюра №11
Е
В
Г
Лонжерон руля высоты
В
Вид Г
Трещины
150
Ось нервюры №2
Ж
Трещины

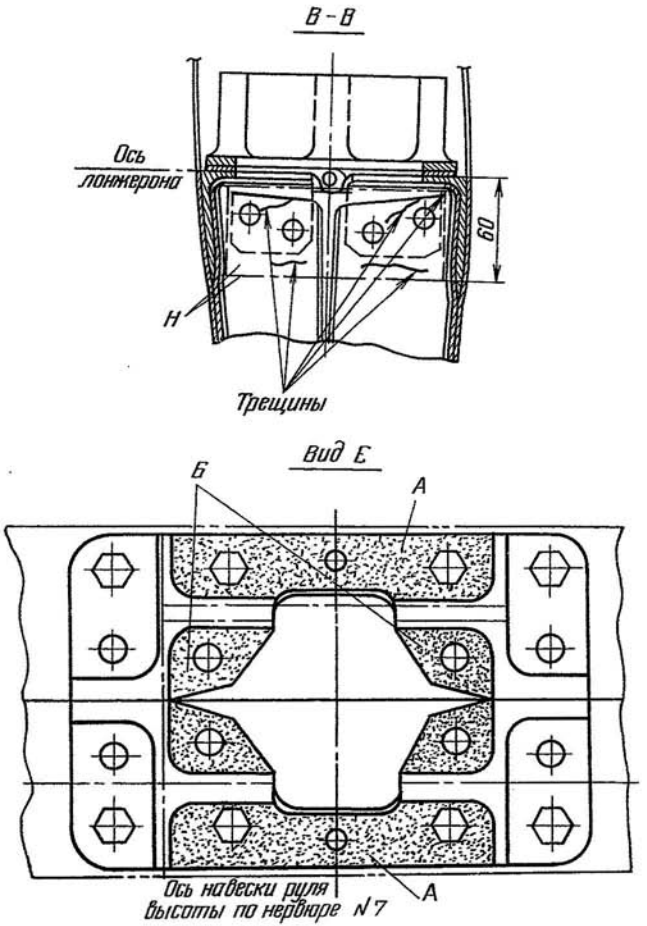


Рис. 103.1. Элементы конструкции руля высоты в районе узлов навески руля:

А, Б, Ж, Н — зоны контроля

Приложение
к Указанию ГС ГА от " 05 " 09 2001 г. № 24.10-213ГА

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 104**	На страницах 348, 349, 349А, 349Б	
Пункт РО 2.04.01.15	**Осмотр подпольного пространства фюзеляжа и панелей пола**	Трудоемкость – 22,5 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите в кабине экипажа центральные панели пола между шп. № 5-7 и панель пола под креслом бортового радиста, предварительно сняв кресло.			Т
2. Снимите на самолете Ан-24: - центральные легкосъемные панели пола между шп. № 8-11 и панели пола по правому и левому бортам между шп. № 8-10 в переднем багажном помещении; - легкосъемные панели пола в центральном проходе между шп. № 11-31 в пассажирской кабине; - задние справа два блока пассажирских кресел и панель пола под ними между шп. № 28-31. Снятие блоков кресел производите, как указанно в ТК № 30 ТУ Выпуск 16, 17; - панель пола по центру в вестибюле между шп. № 31-33 (перед входом в туалет); - крышку люка в нижней задней части на перегородке туалета по шп. № 34 со стороны заднего багажного помещения; - панели пола между шп. № 37, 38 (на самолетах до серии 26-01), между шп. № 38, 39 (на самолетах с серии 26-01).			Т
3. Снимите на самолете Ан-26: - центральные и задние боковые легкосъемные панели пола между шп. № 11-33 в грузовой кабине; - унитаз и подставку под ним (если она имеется) и панель пола под унитазом между шп. № 7-10; - две панели пола справа между шп. № 7-11.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 104		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Снимите на самолете Ан-30: - *легкосъемные панели пола между шп. № 7-34 и панели пола между шп. № 38, 39 в кабине операторов.*		Т
5. В пределах доступности в открытых местах удалите из подпольного пространства мусор, грязь, воду и лед с обшивки, стрингеров, шпангоутов, крепежных профилей с помощью ветоши, пылесоса и наземного подогревателя. Просушите подпольное пространство теплым воздухом (температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80^0 С).		Т
6. Произведите тщательный осмотр с подсветом поворотным зеркалом в открытых местах в пределах доступности обшивки, стрингеров, низинок и профилей низинок шпангоутов, скуловых балок, профилей каркаса пола, профилей крепления оборудования, установленного в подпольном пространстве. Убедитесь, что: - все элементы конструкции исправны (отсутствуют трещины, деформации, поломки, забоины и другие механические повреждения); - отсутствуют ослабления посадки заклепок; - ЛКП сплошное и однородного цвета; - *отсутствуют вспучивания ЛКП, герметика и металла;* - отсутствуют трещины ЛКП, вспучивания и трещины клеевых валиков, идущих вдоль стрингеров и отклеивания самих валиков; - отсутствуют разрушения ЛКП, анодной пленки и металла по профилям каркаса пола и профилям низинок шпангоутов, особенно в районе анкерных гаек, по шпангоуту № 31 и по всем профилям каркаса пола в районе шпангоутов № 30-33; - отсутствуют коррозионные поражения элементов конструкции. **Особое внимание при осмотре уделяйте району туалета.**	При обнаружении механических повреждений элементов конструкции (трещин, поломок, забоин, деформации и других) и ослабления посадки заклепок устраните их, как указанно в ТУ Выпуск 26. Выполните ТК № 105 *настоящего выпуска при выявлении:* - трещин и разрушений ЛКП, анодной пленки, металла; - трещин, отслаивания и вспучивания клеевых валиков и герметика; - коррозии на элементах конструкции.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 104		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Проверьте вихретоковым методом места выборки в зоне ранее выявленных коррозионных поражений обшивки и полноту выборки вновь выявленных коррозионных поражений обшивки, после удаления продуктов коррозии: а) по периметру выборки (зоны удаления) коррозии, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от границы выборки по обе стороны от нее (см. рис. 1.1); б) внутри зоны выборки, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 2-3 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. рис. 1.1).	Трещины устраните установкой накладок, как указанно в ТУ Выпуск 26	Ид
8. С подсветом поворотным зеркалом в пределах доступности убедитесь в отсутствии закупорки дренажных отверстий в стрингерах по всей длине фюзеляжа от нулевого стрингера влево и вправо до 12-го стрингера.	При обнаружении закупорки дренажных отверстий в стрингерах прочистите их шомполом диаметром 3-4 мм, изготовленного из дерева или пластмассы.	И
9 Осмотрите панели пола и убедитесь в их исправности.	Поврежденные панели отремонтируйте, как указанно в ТУ Выпуск 26.	Т
10. Установите панели пола на место, закрыв замки и завернув винты крепления.		Т
11. Установите на место крышку люка на перегородке туалета по шп. № 34 на самолете Ан-24, закрыв замки.		Т
12. Установите на место подставку под унитаз (если она была) и унитаз на самолете Ан-26.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 104

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
13. Установите снятые два блока пассажирских кресел на самолете Ан-24, как указанно в ТК № 27, 30 ТУ Выпуск 16, 17. ***Примечание.*** *Перед установкой пассажирских кресел убедитесь в наличии и исправности уплотнительных профилей в рельсах..*		Т
14. Установите на место кресло бортового радиста.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А с датчиком типа "Карандаш"; приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение № 1).	Лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; отвертка ГОСТ 24437-80; линейка металлическая измерительная ГОСТ 427-75; мягкий карандаш 2М-4М; ключ гаечный открытый S=14 ГОСТ 2839-80Е; пылесос электрический бытовой; молоток ГОСТ 2310-77; ведро на 8-10 л; шомпол деревянный или пластмассовый диаметром 3-4 мм; наземный подогреватель МП-300 (МП-85).	Нефрас – С50/170 ГОСТ 8505-80; мыло жидкое техническое РСТ РСФСР 390-78; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82; салфетки х/б ГОСТ 7138-73.

Обозначение:
Ид - инженер диагностики.

Приложение
к Указанию ГС ГА от " 05 " 09 2001 г. № 24.10-213ГА

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105**	На страницах 350, 351, 351А, 351Б, 351В, 351Г, 351Д, 351Е	
Пункт РО 4.00.00.17	**Осмотр подпольного пространства фюзеляжа и панелей пола**	Трудоемкость – чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Выполните работы, указанные в пунктах 1, 2, 3 и 4 ТК № 104 настоящего выпуска. 2. Дополнительно снимите. 2.1. На самолете Ан-24: - кресло штурмана и панель пола под ним в кабине экипажа; - все пассажирские кресла (снятие кресел производите, как указанно в ТК № 30 ТУ Выпуск 16, 17) ; - шпартовочные узлы в багажных помещениях; - заднее гнездо крепления порога багажной двери у шп. № 36; - все боковые панели пола между шп. № 11-31 в пассажирской кабине; - перегородки буфета и туалета, перегородку по шп. № 34 вестибюля; - бортовую входную лестницу; - необходимое сантехническое и буфетное оборудование, позволяющее качественно осмотреть подпольное пространство в районе буфета и туалета. ***Примечание.*** *Сливной бак (унитаз) и связанные с ним трубопроводы и агрегаты не снимайте.* - все панели пола между шп. № 31-40. 2.2. На самолете Ан-26: - кресло штурмана и панель пола под ним в кабине экипажа; - все боковые панели пола между шп. № 11-33; - две панели пола справа между шп. № 7-11 и панель пола слева (под этажеркой) между шп. № 10 и 11. 3. На самолете Ан-30 дополнительно выполните работы.			Т Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.1. В кабине штурмана снимите две панели пола между шп. № 1-3 и две панели пола в проходе в кабину штурмана между шп. № 3-7; 3.2. В кабине летчиков снимите крышки смотровых люков на полу в центральной части; 3.3. В кабине операторов между шп. № 7-40: - установите защитные щиты на стекла фотолюков между шп. № 22-30; - снимите два блока пассажирских кресел и стол, отвернув гайки крепления их стоек к рельсам пола; - снимите два сидения бортовых операторов в районе шп. № 27-30; - в районе шп. № 11 демонтируйте и снимите буфет и буфетное оборудование; - снимите фотооборудование, нештатное и научное оборудование, если оно было установлено в кабине операторов; - в районе шп. № 34-36 снимите этажерку для агрегатов фотооборудования, если она установлена на самолете; - снимите перегородки туалета и демонтируйте необходимое сантехническое оборудование, *позволяющее качественно осмотреть подпольное пространство в районе туалета;* - снимите все оставшиеся несняты*ми* панели пола между шп. № 7-34; - снимите шкафы для хранения кассет и все панели пола между шп. № 34-40 ***Примечание.*** *Сливной бак (унитаз) и связанные с ним трубопроводы и агрегаты не снимайте.*		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Удалите из подпольного пространства мусор, грязь воду и лед с обшивки, стрингеров, шпангоутов, крепежных профилей с помощью ветоши, пылесоса и наземного подогревателя. Просушите подпольное пространство теплым воздухом от наземного подогревателя (температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80^0 С).		Т
5. Произведите тщательный осмотр с подсветом поворотным зеркалом в подпольном пространстве обшивки, стрингеров, низинок и профилей низинок шпангоутов, скуловых балок, профилей каркаса пола, профилей крепления оборудования, установленного в подпольном пространстве. Убедитесь, что: - все элементы конструкции исправны (отсутствуют трещины, деформации, поломки, забоины и другие механические повреждения); - ЛКП сплошное и однородного цвета; - отсутствуют вспучивания ЛКП, герметика и металла; - отсутствуют трещины ЛКП, вспучивания и трещины клеевых валиков, идущих вдоль стрингеров и отклеивания самих валиков; - отсутствуют разрушения ЛКП, анодной пленки и металла по профилям каркаса пола и профилям низинок шпангоутов, особенно в районе анкерных гаек, по шпангоуту № 31 и по всем профилям каркаса пола в районе шпангоутов № 30-38; - отсутствуют коррозионные поражения элементов конструкции. - отсутствуют ослабления посадки заклепок. **Особое внимание при осмотре уделяйте району туалета.**	При обнаружении механических повреждений элементов конструкции (трещин, поломок, забоин, деформации и других) и ослабления посадки заклепок устраните их, как указанно в ТУ Выпуск 26. При обнаружении разрушения ЛКП, анодной пленки, металла и при отслаивании валиков и герметика вскройте всю зону неметаллическими ножами, расчистите неметаллическими шпателями и удалите отслоившиеся покрытия, клеевые валики и герметик на 30-50 мм во все стороны от пораженного участка.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Продукты коррозии удалите жесткими волосяными щетками или наждачной шкуркой № 5, 6 с заходом на прилегающие участки на 5-10 мм Замерьте глубину коррозии с помощью индикатора. Максимально допустимая величина коррозионных язвин – не более 0,15 мм При наличии пораженных участков глубиной менее 0,15 мм обезжирьте места, где удалены ЛКП, клеевые валики, герметик и продукты коррозии, бензином "Калоша" и нанесите грунт ВЛ-0,2. После просушки нанесите два слоя герметика УЗОМЭС-5, перекрыв пораженное место на 10-15 мм по обе стороны. Просушите первый слой герметика в течение двойной его жизнеспособности (4-8 ч), второй слой – в течение не менее 14 ч	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	На все участки, загрунтованные ВЛ-0,2, по вновь нанесенному герметику и по всем ремонтным участкам, а так же по местам нарушения ЛКП, не доходящего до металла, нанесите слой грунта АК-069 с 1,5 % алюминиевой пудры. После просушки нанесите по всей поверхности, покрытой грунтом АК-069, один слой эмали ХВ-16 зеленой и нанесите слой лака ХСЛ на все ремонтируемые участки, кроме обшивки фюзеляжа в зоне между шп. № 30-35 и стрингерами 1лев. – 12 прав. на самолетах Ан-24, Ан-30. На обшивку и стрингеры в этой зоне нанесите два слоя кистевого герметика УЗО МЭС-5. При наличии пораженных участков глубиной более 0,15 мм произведите ремонт согласно ТУ Выпуск 26 ("Текущий ремонт самолета"), используя герметик УЗО МЭС-5 и сырой грунт ФЛ-086, покройте эти участки лакокрасочными материалами.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Проверьте вихретоковым методом места выборки в зоне ранее выявленных коррозионных поражений обшивки и полноту выборки вновь выявленных коррозионных поражений обшивки, после удаления продуктов коррозии: а) по периметру выборки (зоны удаления) коррозии, перемещая датчик типа "Карандаш" на расстоянии 2 мм от границы выборки по обе стороны от нее (см. рис. 1.1); б) внутри зоны выборки, перемещая датчик типа "Карандаш" с шагом 2-3 мм в двух взаимноперпендикулярных направлениях (см. рис. 1.1).	Трещины устраните установкой накладок, как указанно в ТУ Выпуск 26.	Ид
7. С подсветом поворотным зеркалом осмотрите и убедитесь в отсутствии закупорки дренажных отверстий в стрингерах по всей длине фюзеляжа от нулевого стрингера влево и вправо до 12-го стрингера.	При обнаружении закупорки дренажных отверстий в стрингерах прочистите их шомполом диаметром 3-4 мм, изготовленного из дерева или пластмассы.	И
8. Осмотрите панели пола и убедитесь в их исправности.	Поврежденные панели отремонтируйте, как указанно в ТУ Выпуск 26.	Т
9. Установите в подпольном пространстве съемное оборудование, если оно снималось при устранении дефектов и неисправностей.		Т
10. Установите на место панели пола, закрыв замки и завернув винты крепления.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
11. Дополнительно установите на место. 11.1. На самолете Ан-24: - перегородки буфета, туалета и перегородку вестибюля по шп. № 34; - крышку люка в нижней задней части на перегородке туалета по шп. № 34 со стороны заднего багажного помещения; - бортовую входную лестницу; - швартовочные узлы в багажных помещениях; - заднее гнездо крепления порога багажной двери у шп. № 36; - буфетное и сантехническое оборудование; - пассажирские кресла; - кресла штурмана и бортового радиста. 11.2. На самолете Ан-26: - подставку под унитаз (если она была) и унитаз; - кресло штурмана и бортового радиста. 11.3. На самолете Ан-30: - крышки смотровых люков в кабине летчиков; - два блока пассажирских кресел и стол; - два сидения бортовых операторов и кресло бортового радиста в кабине летчиков; - этажерку для агрегатов фотооборудования (если она была установлена на самолете); - буфет и буфетное оборудование; - перегородки туалета и сантехническое оборудование; - шкафы для хранения кассет. - нештатное и научное оборудование, если оно было установлено на самолете; - снимите защитные щиты со стекол фотолюков. *Примечание. 1. Пассажирские кресла устанавливайте, как указанно в ТК № 27, 30 ТУ Выпуск 16, 17.* *2. Перед установкой пассажирских кресел убедитесь в наличии и исправности уплотнительных профилей в рельсах.*		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 105			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Токовихревой дефектоскоп ТВД, ТВД-А с датчиком типа "Карандаш"; приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение № 1).	Лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706-83; отвертка ГОСТ 24437-80; линейка металлическая измерительная ГОСТ 427-75; мягкий карандаш 2М-4М; ключ гаечный открытый S=14 ГОСТ 2839-80Е; пылесос электрический бытовой; молоток ГОСТ 2310-77; ведро на 8-10 *л; тампон деревянный или пластмассовый* диаметром 3-4 мм; наземный подогреватель МП-300 (МП-85);	Нефрас – С50/170 ГОСТ 8505-80; мыло жидкое техническое РСТ РСФСР 390-78; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82; салфетки х/б ГОСТ 7138-73.	

Обозначение:
Ид - инженер диагностики.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 106**	На странице 352
Пункт РО 2.04.06.17	**Осмотр нижней обшивки фюзеляжа в районе шп. № 40—45**	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышку люка на шп. № 40 и пройдите в хвостовую часть фюзеляжа.		Т
2. Осмотрите, применяя подсвет, с помощью поворотного зеркала нижнюю обшивку фюзеляжа в районе шп. № 40 — 45 между стрингерами № 4 лев. и 4 прав. Убедитесь, что нет продуктов коррозии, нарушений ЛКП, механических повреждений.	При обнаружении повреждений устраните их, как указано в вып. 26.	К
3. Выйдите из хвостовой части фюзеляжа и закройте крышку люка на шп. № 40.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; зеркало поворотное 24-9020-800.	

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 107**	На страницах 353—354
Пункт РО 2.04.06.18	**Осмотр обшивки нижних панелей центроплана между нервюрами № 1 лев. — 1 прав.**	Трудоемкость — 2,00 чел.-ч

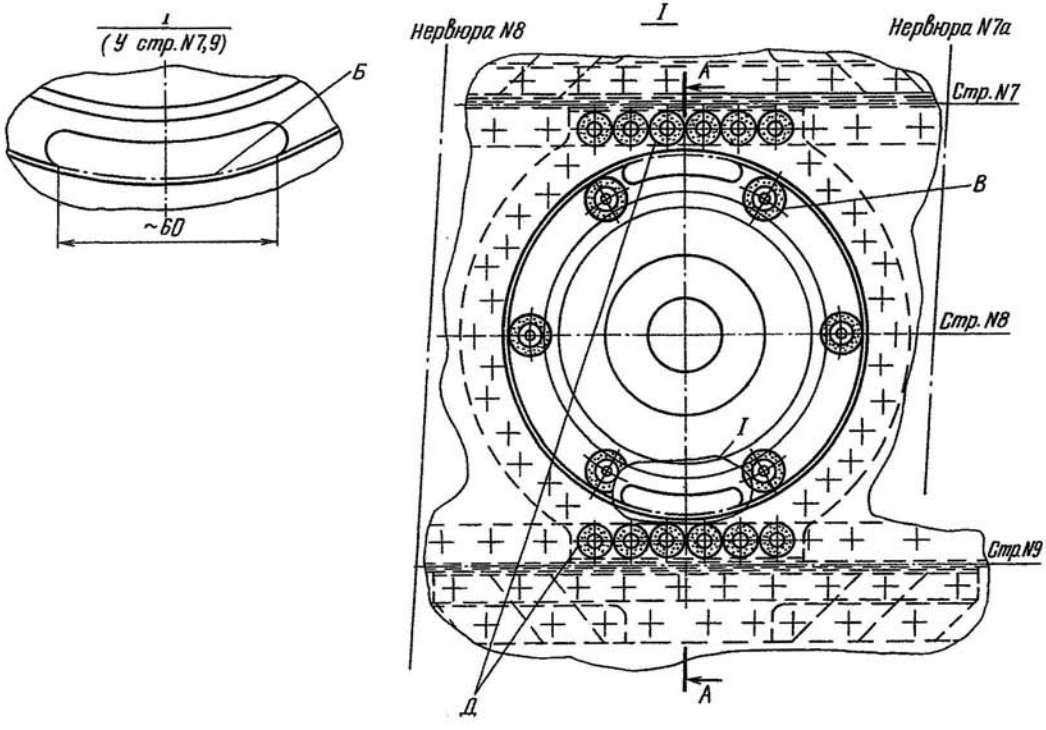
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой винты и демонтируйте панели облицовки пассажирской кабины между шп. № 17 — 20.		Т
2. Надрежьте ТЗИ по нервюрам № 1 лев., 0, 1 прав. и отведите концы по сторонам, не вытягивая ТЗИ из-под секций коробов освещения.		Т
3. Обшейте нитками края надрезов ТЗИ и обклейте края клеем 88 НП.		Т
4. Удалите клей и герметик на наружной поверхности нижних панелей центроплана по поперечным и продольным швам, стр. № 3, 7 крыла между нервюрами № 1 лев., — 1 прав. от переднего до заднего лонжерона. Работу выполняйте, как указано в ТК № 80.		Т
5. Осмотрите, применяя подсвет, с расстояния не более 250 мм нижние панели центроплана у отверстий по продольным и поперечным швам (без демонтажа болтовых и заклепочных соединений) между нервюрами № 1 лев., — 1 прав. от переднего до заднего лонжерона и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины).		К
6. Осмотрите, применяя подсвет, с помощью лупы отмеченные места и убедитесь в отсутствии трещин. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, осмотрите также усиливающие накладки. Убедитесь в отсутствии трещин, ослаблений посадки болтов и заклепок.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	К
7. Обезжирьте зачищенные поверхности нижних панелей центроплана, протерев их салфетками, смоченными бензином.		Т
8. Нанесите на обезжиренные поверхности два слоя бесцветного лака АС-16 или АС-82. Каждый слой лака сушите в течение 10 — 15 мин при температуре 12 — 35 °С.		Т
9. Приклейте ТЗИ к панелям центроплана клеем 88 НП. Работу выполняйте, как указано в вып. 26.		Т
10. Установите на место облицовочные панели пассажирской кабины и закрепите их винтами.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 107

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80; нож АРТ 478.	Бензин Б-70 ГОСТ 1012 — 72; клей 88 НП ТУ 38-105540-73; нитки х/б ГОСТ 6309 — 73; салфетка х/б ГОСТ 7138 — 73; лак АС-16 ТУ 6-10-814 — 75 или АС-82, ТУ 6-10-1169—76.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 108**	На страницах 355—358	
Пункт РО 2.04.06.19	**Проверка окантовок и обшивки в зоне вырезов под насосы ЭЦН-14**	Трудоемкость — 2,54 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Обесточьте самолет и убедитесь, что он надежно заземлен.			Т
2. Слейте топливо из баков-кессонов, как указано в вып. 27.			Т
Примечание. При отсутствии топливозаправщика допускается перекачивание топлива из одного бака-кессона в другой, для поэтапного выполнения работ на крыле, как указано в ТК № 66.			
3. Снимите топливные насосы ЭЦН-14, как указано в вып. 25, ч. 1. При снятии топливных насосов устанавливайте под них емкости вместимостью 10 — 15 л для предотвращения пролива топлива на стоянку самолета.			Т
4. Удалите х/б салфеткой загрязнения и керосин с поверхностей зон контроля Б, В, Г, Д, указанных на рис. 108.1.			Т
5. Осмотрите, применяя подсвет и поворотное зеркало, с расстояния не более 250 мм торцевые части обшивки нижней панели СЧК и окантовок топливных насосов в зонах вырезов и вокруг отверстий (зоны Б, В, Г, Д) и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения). Зоны контроля обозначены штрихпунктирными линиями.			И
6. Осмотрите, применяя подсвет и лупу, отмеченные места и убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин, вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	И
7. Проверьте вихретоковым дефектоскопом зоны:			И
7.1. В — перемещая преобразователь вокруг отверстия на расстоянии 3 — 4 мм от его края;		Удалите продукты коррозии, восстановите ЛКП.	
7.2. Г — перемещая преобразователь согласно схеме сканирования;			
7.3. Д — перемещая преобразователь вокруг головки болта на расстоянии 3—4 мм от ее края;		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	
Убедитесь в отсутствии трещин.			


I
(У стр. N7,9)
Б
~60
Нервюра N8
I
Нервюра N7а
А
Стр. N7
В
Стр. N8
I
Стр. N9
Д
А

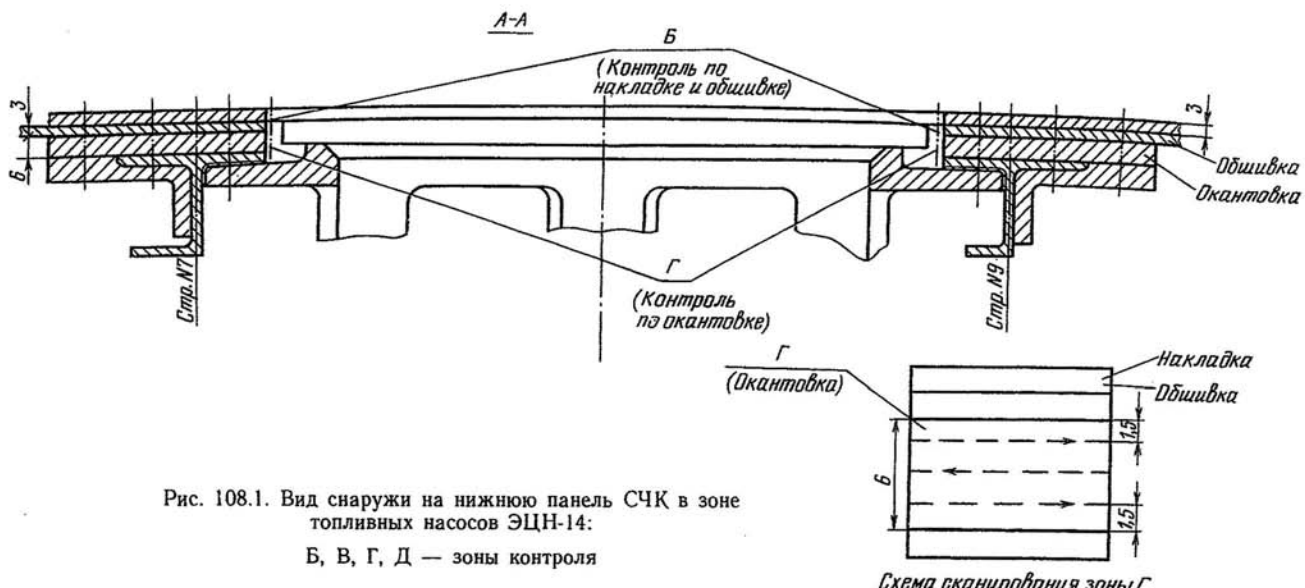


Рис. 108.1. Вид снаружи на нижнюю панель СЧК в зоне топливных насосов ЭЦН-14:

Б, В, Г, Д — зоны контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 108

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Установите на место топливные насосы ЭЦН-14, как указано в вып. 25, ч. 1.		К
9. Заправьте топливом баки-кессоны, как указано в вып. 27, и убедитесь, что нет подтекания топлива в местах установки топливных насосов.	В случае подтекания топлива из-под насосов: слейте топливо из бака-кессона; снимите насос и замените уплотнительную прокладку; установите на место насос; заправьте топливом бак-кессон и проконтролируйте отсутствие течи топлива.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с преобразователями ПН-12ПА1, ПН-12ПА6.	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; противень; чемодан 24-9020-1400 с инструментом техника самолета; зеркало поворотное 24-9020-800.	Салфетки х/б ГОСТ 7138 — 73; карандаш мягкий 2М — 4М.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 109**	На страницах 359—361	
Пункт РО 2.04.06.48	**Проверка окантовок 24-2400-9, 26-2400-19 и 26-2400-29 в зоне вырезов под топливные насосы ЭЦН-14**	Трудоемкость — 8,40 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Выполните подготовительные работы: 1.1. обесточьте и заземлите самолет; 1.2. слейте топливо из баков-кессонов, как указано в вып. 27. Работу выполняйте, как указано в ТК № 108; 1.3. снимите топливные насосы ЭЦН-14, как указано в вып. 25, ч. 1. При снятии топливных насосов устанавливайте под них емкости вместимостью 10 — 15 л для предотвращения пролива топлива на стоянку самолета.			Т
2. Удалите х/б салфеткой с контролируемых поверхностей обшивки нижней панели СЧК и окантовок топливных насосов ЭЦН-14 (рис. 109.1) грязь и керосин.			Т
3. Осмотрите с помощью лупы, применяя подсвет, торцевые части обшивки нижней панели СЧК и окантовок топливных насосов в зоне вырезов и вокруг отверстий. Зоны контроля обозначены штрихпунктирными линиями на рис. 109.1. Убедитесь в отсутствии трещин. Трещины не допускаются.		При обнаружении трещин, вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
4. Произведите в доступных для этого местах вихретоковым дефектоскопом контроль обшивки нижней панели СЧК и окантовок 24-2400-9, 26-2400-19, 26-2400-29 в зонах Б, В вырезов, перемещая датчик (преобразователь ПН-12ПА1) на расстоянии 3 — 4 мм от края отверстий зоны Б и по контуру вырезов с торца обшивки СЧК и окантовок в зоне В (преобразователь ПН-12ПА6). Убедитесь в отсутствии трещин. Трещины не допускаются.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
5. Установите на место топливные насосы, как указано в вып. 25, ч. 1.			К
6. Заправьте топливом баки-кессоны, как указано в вып. 27, и убедитесь в отсутствии подтекания топлива в местах установки топливных насосов.		При наличии подтекания топлива из-под насоса, слейте топливо из бака-кессона, снимите насос, замените уплотнительную прокладку, установите на место насос и вновь	К

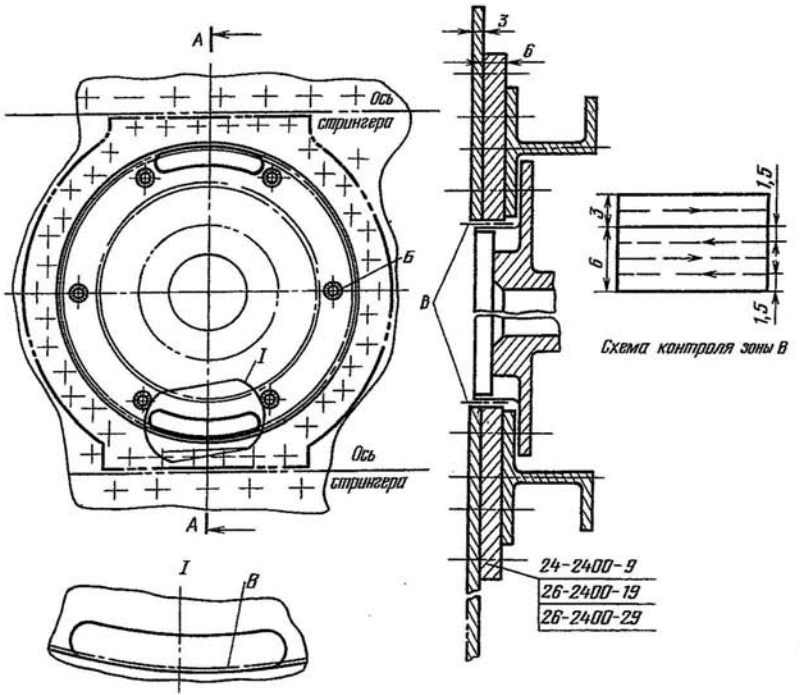


Рис. 109.1. Места контроля окантовок в зоне вырезов под топливные насосы ЭЦН-14:

Б, В — зоны контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 109

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	убедитесь в отсутствии подтекания топлива в месте его установки.	

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с преобразователями ПН-12ПА1, ПН-12ПА6.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; чемодан 24-9020-1400 с инструментом техника самолета; противень; стремянка 24-9012-0.	Салфетки х/б ГОСТ 7138 — 73.

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 110**	На страницах 362—365	
Пункт РО 2.04.06.20	**Проверка нижней панели СЧК**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянки под крылом в районах СЧК.			Т
2. Удалите ветошью, смоченной нефрасом, загрязнения с нижней панели СЧК.			Т
3. Проверьте вихретоковым дефектоскопом нижнюю панель СЧК (слева и справа) в зонах:			И
Примечание. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, проверку нижних панелей СЧК выполняйте в местах, не закрытых накладками.			
3.1. отверстий под болты крепления обшивки к профилю разъема по нервюре № 7;			
3.2. отверстий крепления книц по нервюре № 8.			
Работу по п. 3.1, 3.2 выполняйте, как указано в ТК № 124;			
3.3. радиусных переходов панели в зоне вырезов под топливный насос ЭЦН-14 и сливной кран (см. рис. 46.1 или 46.2, зоны А — Е).			
Работу выполняйте, как указано в ТК № 46;			
3.4. отверстий под заклепки для крепления дренажных фланцев к обшивке у нервюр № 8 и 11а между стрингерами № 5, 6 и у нервюры № 8 между стрингерами № 1, 2. Возможные места появления трещин указаны стрелками на рис. 110.1;			
3.5. крайних отверстий под заклепки крепления обшивки к стрингерам № 1 и 9 между нервюрами № 10, 10а. Возможные места появления трещин указаны стрелками на рис. 110.2;			
3.6. крайних отверстий под болты крепления окантовки топливного насоса ЭЦН-14 (рис. 110.3). Убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации СЧК решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	
4. Уберите стремянку от самолета.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 110

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с преобразователем ПН-12ПА1.	Стремянка 24-9012-0.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82.

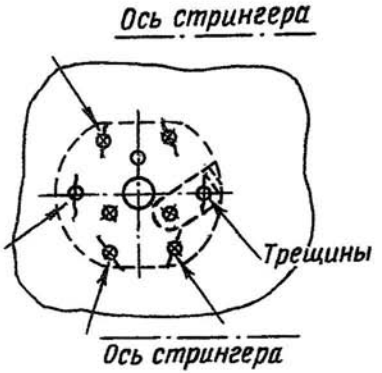


Рис. 110.1. Нижняя панель СЧК в районе установки дренажного фланца

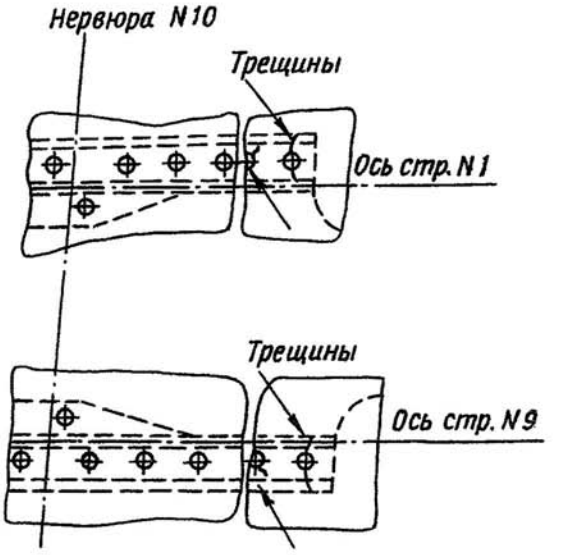


Рис. 110.2. Нижняя панель СЧК в районах крайних заклепок крепления обшивки к стр. № 1 и 9

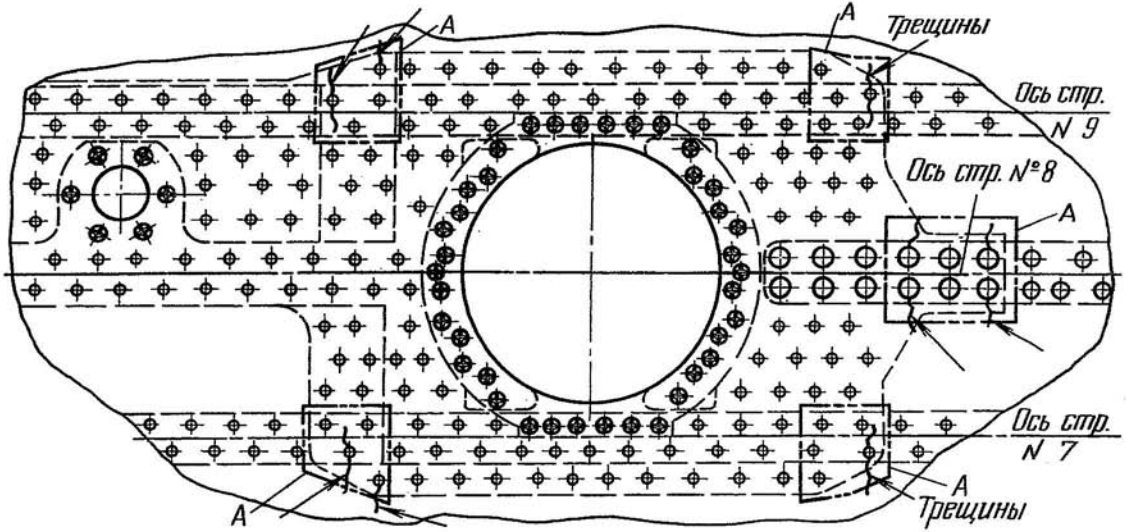


Рис. 110.3. Нижняя панель СЧК в районе крайних отверстий под болты крепления окантовки топливного насоса ЭЦН-14:

А — место контроля

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 111**	На странице 366
Пункт РО 2.04.03.65	**Проверка срабатывания концевых выключателей напольного устройства перемещения поддонов**	Трудоемкость, чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Переместите с помощью гидравлического привода захват *7* (см. рис. 51.1) напольного устройства в крайнее переднее, а затем в крайнее заднее положение. Работу выполняйте, как указано в ТК № 54.		К
2. Проверьте срабатывание концевых выключателей А802Д, расположенных на секциях роликового оборудования, при прохождении роликов захвата *7* по желобу через приводные элементы выключателей. При срабатывании концевых выключателей гидропривод устройства перемещения поддонов должен отключиться и захват *7* должен остановиться.	Если гидропривод не отключается, выясните причину и устраните неисправность в электроцепи (работу выполняйте совместно с техником по АиРЭО).	К

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

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 112**	На странице 367
Пункт РО 2.04.06.22	**Осмотр нижнего пояса переднего лонжерона у нервюр № 2, 5, 6 и заднего лонжерона у нервюр № 2, 4**	Трудоемкость — 0,62 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что открыты откидные панели центроплана, крышки верхних люков на центроплане и мотогондолах, боковых люков на силовом зализе фюзеляжа под крылом.		Т
2. Удалите нефрасом загрязнения с нижних поясов лонжеронов в районах радиусных переходов лапок: переднего лонжерона у нервюр № 2, 5, 6 и заднего лонжерона у нервюр № 2, 4.		Т
3. Осмотрите, применяя подсвет, с расстояния не более 250 мм нижние пояса лонжеронов в районах радиусных переходов лапок: переднего лонжерона у нервюр № 2, 5, 6 и заднего лонжерона у нервюр № 2, 4 (см. рис. 111.1). Отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, коррозионные повреждения).	Продукты коррозии удалите, восстановите ЛКП, как указано в вып. 26.	К
4. Осмотрите с помощью лупы отмеченные дефектные места. Убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин, вопрос об устранении дефектов и дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80; лупа 4-, 5-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; карандаш мягкий 2М-4М.

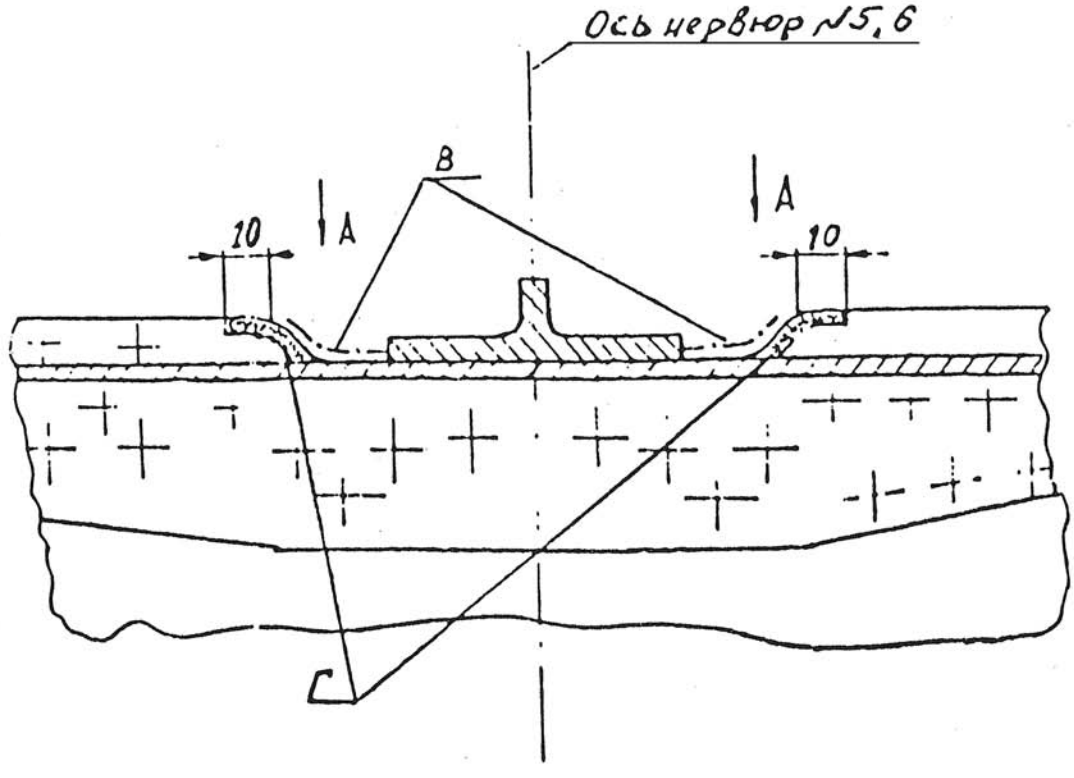
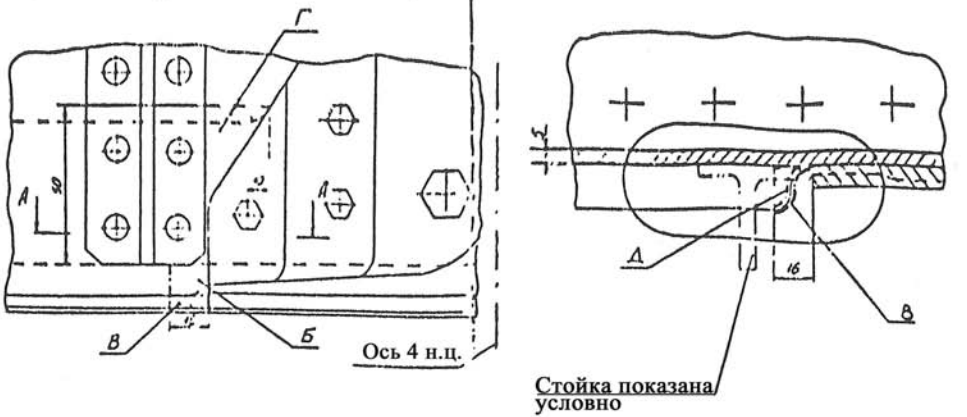


Рис. 112.1. Передний лонжерон с зонами контроля у нервюр № 5, 6

1) Вид по полету на II лонжерон центроплана с зонами контроля (для не доработанных машин)



2) Вид по полету на II лонжерон центроплана с зонами контроля (для машин с доработкой по бюллетеню № 1468-БД (для машин с серии 97-02)

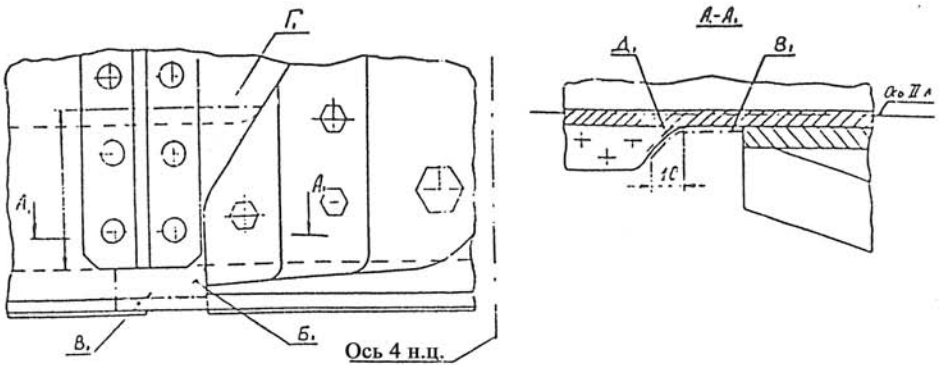


Рис. 112.2. Задний лонжерон с зонами контроля у нервюры № 4

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 113**	На страницах 368—369
Пункт РО 2.04.06.24	**Проверка нижней панели центроплана в зоне дренажных отверстий**	Трудоемкость — 0,64 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, нижнюю панель центроплана слева и справа в зонах Г, $Г_1$ дренажных отверстий (рис. 113.1).		Т
2. Осмотрите с расстояния не более 250 мм, применяя при необходимости подсвет, нижнюю панель центроплана между нервюрами № 2, 3 слева и справа в зонах Г, $Г_1$ дренажных отверстий и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, нарушения ЛКП и др.).		И
3. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места и убедитесь в отсутствии трещин.	Удалите продукты коррозии. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
4. Проверьте вихретоковым дефектоскопом нижнюю панель центроплана между нервюрами № 2, 3 слева и справа в зонах Г, $Г_1$ дренажных отверстий, если в этой зоне не установлена накладка. Датчик вихретокового дефектоскопа перемещайте на расстоянии 2—3 мм от края дренажного отверстия. Убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин, вопрос об устранении дефекта и дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
Примечание. На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, осматривайте визуально и проверяйте вихретоковым дефектоскопом нижнюю панель центроплана у нервюры № 3 вокруг дренажных отверстий в зонах А (рис. 113.2), перемещая датчик на расстоянии 2 — 3 мм от края отверстия.	Координаты (относительно отверстия) и размеры трещин внесите в формуляр самолета.	

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД.	Лампа переносная ПЛ36-20; стремянка 24-9012-0; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; карандаш 2М-4М.

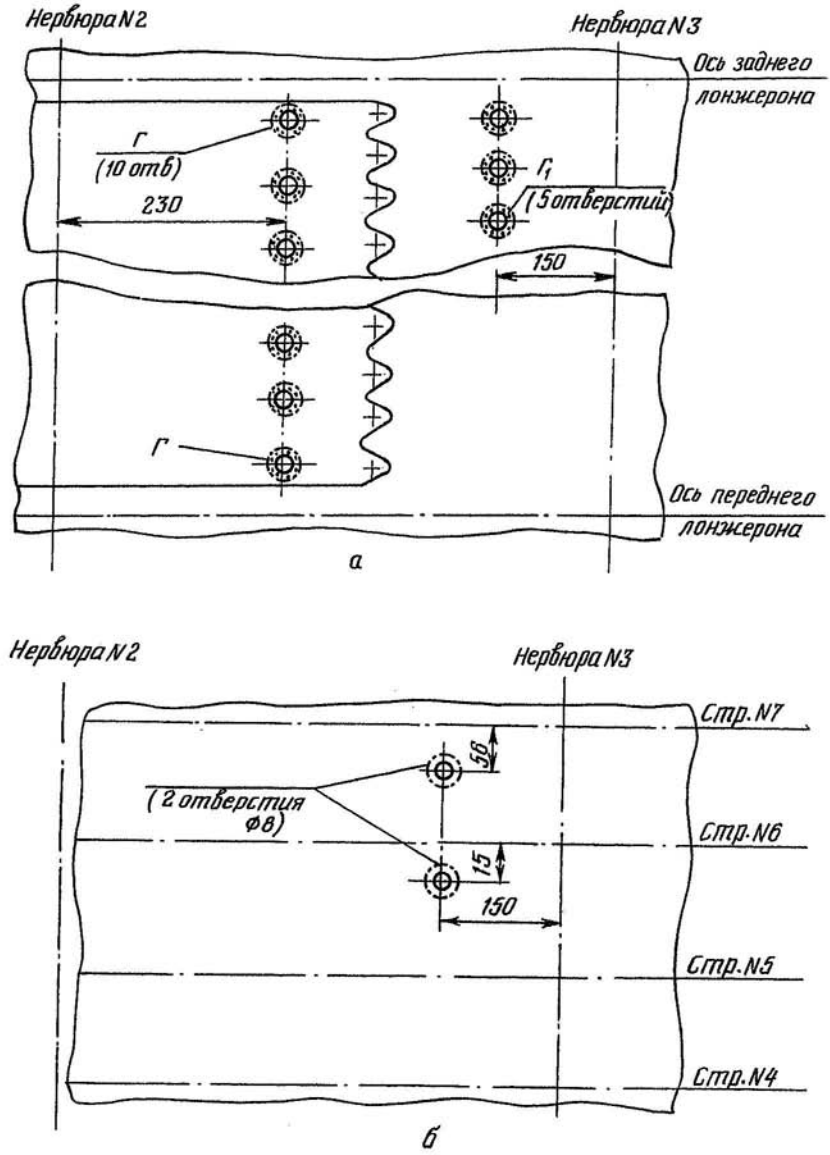


Рис. 113.1. Обшивка нижней панели центроплана в зоне дренажных отверстий: *а* — Г, $Г_1$ — зона контроля; *б* — А — зона контроля (после доработки по бюл. № 1300-У-Г)

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 114**	На странице 370
Пункт РО 2.04.06.26	**Проверка нижней передней панели центроплана у нервюр № 5 в зоне крепления бортугольника**	Трудоемкость — 0,69 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что сняты бортовые угольники мотогондол у нервюр № 5 и места проверки очищены от пыли и грязи. Работу выполняйте, как указано в ТК № 69. 2. Проверьте вихретоковым методом нижнюю переднюю панель центроплана у нервюры № 5 от переднего лонжерона до стр. № 3 в зонах А, $А_1$, Б, $Б_1$, В (см. рис. 69.1 — 69.3), перемещая датчик на расстоянии 2 — 3 мм от края отверстия или 4 — 5 мм от головки болта. Убедитесь в отсутствии трещин. **Примечание.** На самолетах Ан-24, доработанных по бюл. № 1300-БУ-Г, проверку выполняйте в местах, не закрытых накладками.	При обнаружении трещин, вопрос об устранении дефектов и дальнейшей эксплуатации самолета решайте совместно с представителем предприятия — разработчика самолета.	Т И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД.		

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 115**	На страницах 371—372
Пункт РО 2.04.06.27	**Осмотр нижней панели СЧК между нервюрами № 7 — 9 крыла от переднего лонжерона до стр. № 6**	Трудоемкость — 0,75 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от загрязнений обшивку нижней панели СЧК между нервюрами № 7 — 9 крыла от переднего лонжерона до стр. № 6.		Т
2. Осмотрите с расстояния не более 250 мм нижнюю панель СЧК от накладки Э24-10-1285-47 (-48) до нервюры № 9 крыла между передним лонжероном и стр. № 6 (рис. 115.1, зона А). При необходимости применяйте подсвет. Отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения).		К
3. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места. Убедитесь, что нет трещин.	Продукты коррозии удалите, как указано в вып. 26. При обнаружении трещин, вопрос об устранении дефектов и дальнейшей эксплуатации самолета решайте совместно с представителем предприятия—разработчика самолета.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Нефрас — С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—83.

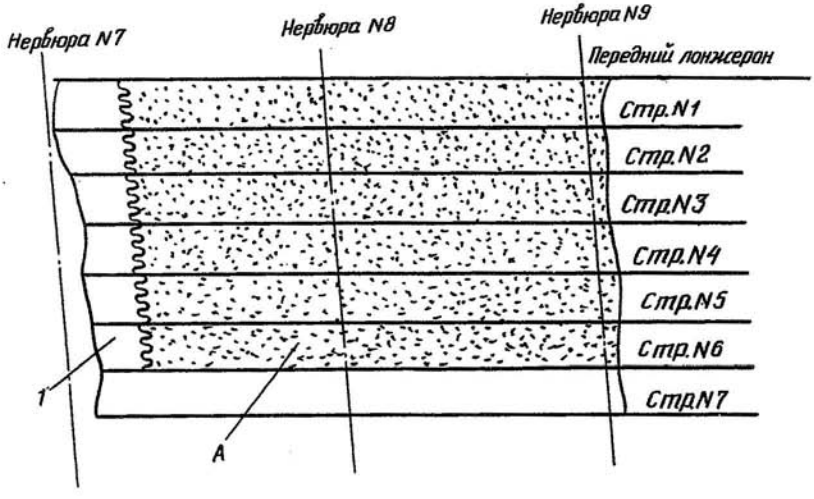


Рис. 115.1. Нижняя панель СЧК между нервюрами № 7—9 от переднего лонжерона до стр. № 6:

1 — накладка Э24-10-1285-47 (—48); А — зона контроля

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 116**	На страницах 373—376	
Пункт РО 2.04.03.18	**Проверка лапки нижнего пояса заднего лонжерона СЧК в зоне разреза петли у нервюры № 7 крыла**	Трудоемкость — 0,82 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что открыты задние откидные панели СЧК.			Т
2. Демонтируйте болты *1, 5* (рис. 116.1) и участок накладки *2* на обрезанном звене петли навески откидной панели СЧК в районе нервюры № 7 крыла. Отклоните обрезанное звено петли.			Т
Примечание. Отклоняемое звено петли конструктивно крепится тремя или четырьмя болтами.			
3. Удалите загрязнения и герметик с поверхности зон контроля лапки нижнего пояса заднего лонжерона СЧК в районе разреза петли у нервюры № 7 крыла. Работу выполняйте, как указано в вып. 26.			Т
4. Отметьте карандашом зону Б (рис. 116.2).			И
5. Осмотрите, применяя подсвет, с помощью лупы поверхность лапки нижнего пояса заднего лонжерона СЧК в районе разреза петли у нервюры № 7 крыла в зонах Б, В, Г, Д, Е. Убедитесь, что нет трещин.		При обнаружении трещин вопрос об устранении дефектов и дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	И
6. Проверьте вихретоковым методом поверхность лапки в зонах:			И
6.1. Б — перемещая датчик типа «Карандаш» (преобразователь ПН-12ПА1) в двух взаимно перпендикулярных направлениях с шагом 2 — 3 мм. Выявляются трещины длиной более 2 мм.			
6.2. В, Д — перемещая датчик вокруг отверстий на расстоянии 2 — 3 мм от края отверстий. Выявляются трещины длиной более 2 мм.			
6.3. Г, Е — перемещая датчик вокруг головки заклепки на расстоянии 2 — 3 мм от ее края. Выявляются трещины, выходящие из-под головки заклепки длиной более 2 мм. Убедитесь в отсутствии трещин.		При обнаружении трещин вопрос об устранении дефектов и дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	

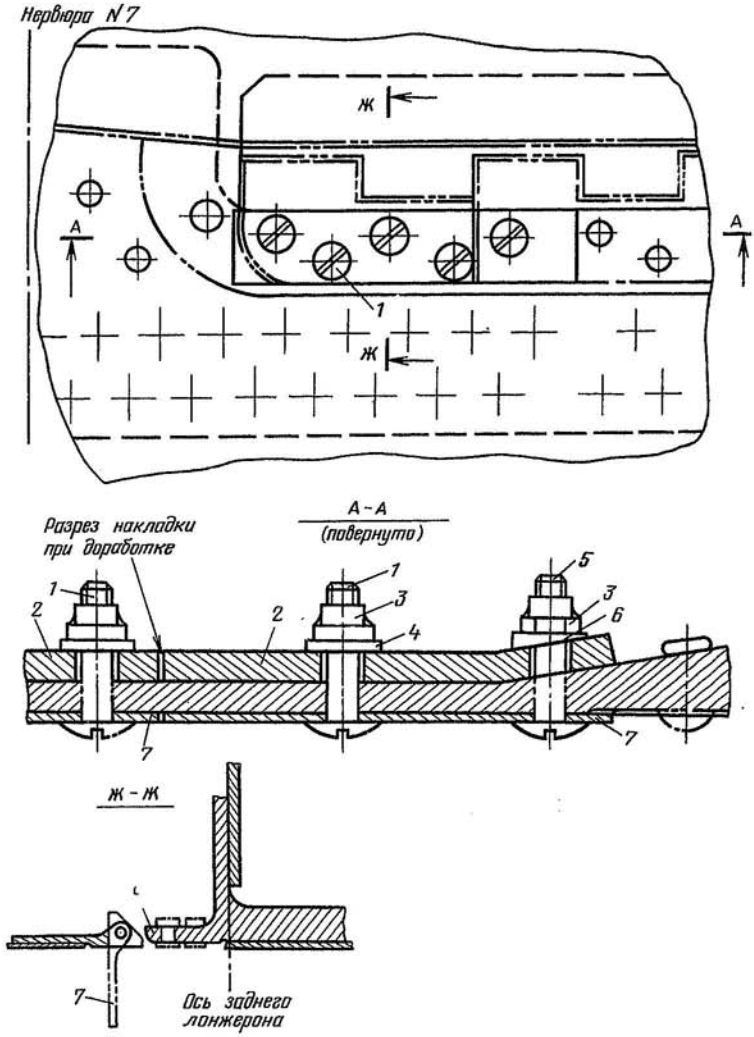


Рис. 116.1. Нижняя панель СЧК в зоне разреза петли у нервюры № 7 крыла (вид снизу):

1 — болт 3059А-4-16 Кд; *2* — накладка Э24-20-1912-1 (—2); *3* — гайка 3373А-4 Кд; *4* — шайба 3401А-1-4-8; *5* — болт 3059А-4-18 Кд; *6* — шайба 310АН4-10; *7* — звено петли; *8* — лапка нижнего пояса заднего лонжерона

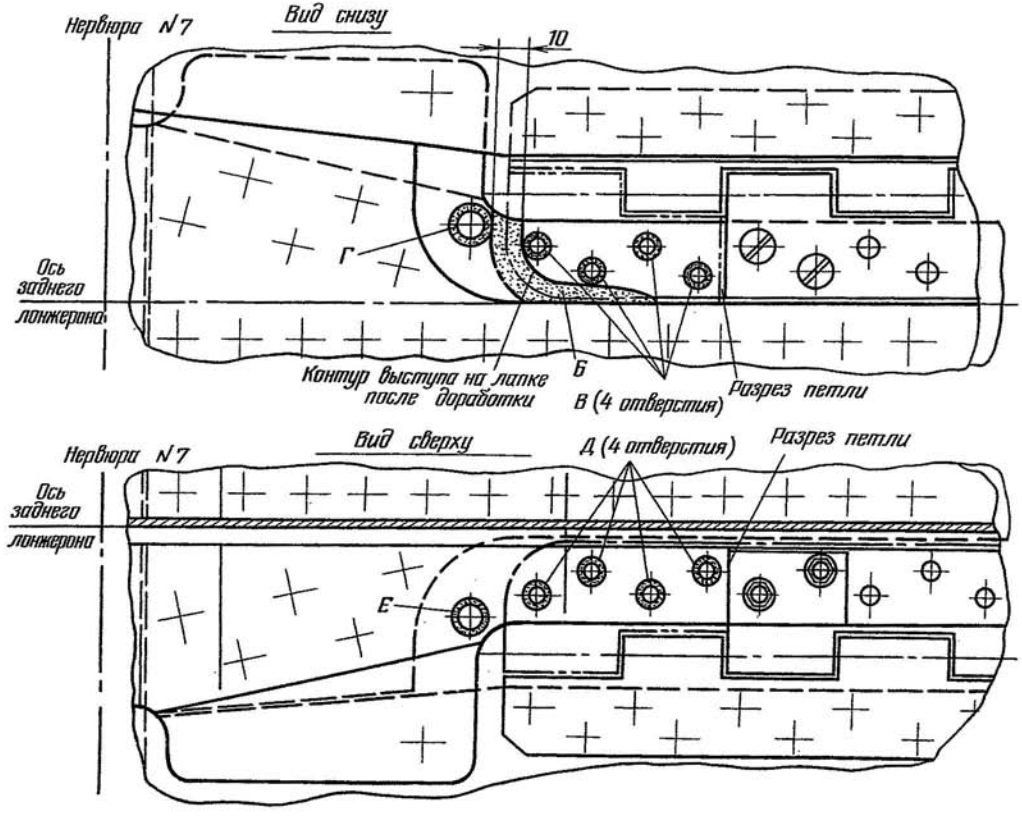


Рис. 116.2. Лапка нижнего пояса заднего лонжерона СЧК в районе разреза петли у нервюры № 7 крыла:

Б, В, Г, Д, Е — зоны контроля

Примечание. Накладка Э24-20-1312-1 (—2) и болты крепления по обрезанному звену петли демонтированы

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 116

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Восстановите ЛКП лапки лонжерона, если оно было повреждено. 8. Установите на место обрезанное звено петли и закрепите его болтами 1, 5, как указано на рис. 116.1. 9. Проверьте лапку нижнего пояса заднего лонжерона СЧК на другой половине крыла. Работу выполняйте, как указано в п. 2—8.		Т Т И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД; линейка измерительная $l=300$ ГОСТ 427 — 75.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; стремянка 24-9012-0; отвертка ГОСТ 24437 — 80; ключ гаечный $S=8\times10$ ГОСТ 2839 — 80 Е.	Карандаш мягкий 2М — 4М; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 117**	На страницах 377—378	
Пункт РО 2.04.01.39, 2.04.06.08	**Проверка затяжки болтов крепления прижимов лобового, электрообогреваемых и верхних стекол фонаря кабины экипажа**	Трудоемкость — 10,05 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите винты крепления панелей приборной доски и откиньте панели. Работу выполняет техник по АиРЭО.			Т
2. Снимите вольтметры положения вала ИМ-24, индикаторы ИВ-41 и вентиляторы левого и правого пилота. Работу выполняйте совместно с техником по АиРЭО.			Т
3. Отверните гайки и снимите направляющие со шторками слепого полета у мест левого и правого пилота.			Т
4. Отвинтите винты и снимите или отведите в сторону облицовки лобового, электрообогреваемых и верхних стекол фонаря кабины экипажа.			Т
5. Проверьте тарировочным ключом с переходниками затяжку болтов крепления прижимов лобового, электрообогреваемых и верхних стекол фонаря кабины экипажа. Усилие затяжки болтов должно быть $M_{кр}$=1,9 Н· м (19 кгс · см).		Если при заметном ослаблении затяжки прижимов стекол болты не подтягиваются с усилием 1,9 Н · м (19 кгс · см), вывинтите болты крепления прижимов стекол, смажьте их резьбовую часть смазкой ОКБ-122-7 (при ее отсутствии используйте смазку ЦИАТИМ-201), завинтите и затяните болты тарировочным ключом с усилием $M_{кр}$=1,9 Н · м (19 кгс · см). Болты подтягивайте постепенно и равномерно, чередуя выполнение операции на противоположных сторонах стекол.	К
Примечание. В связи с затрудненным подходом к четырем нижним болтам электрообогреваемых стекол (по одному крайнему слева и справа на каждом стекле), проверку затяжки этих болтов выполняйте нетарированным ключом с усилием, не превышающим крутящего момента, прикладываемого при проверке затяжки тарировочным ключом.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 117

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Переходники, имеющие плечо $l=80$ мм, увеличивают момент срабатывания ключа 24-9020-450 на 0,6 Н · м (6 кгс · см), поэтому их надо использовать с ключами, оттарированными на момент 1,3 Н· м (13 кгс · см). Величина момента должна быть нанесена электрокарандашом на рукоятке ключа. Переходники, имеющие плечо $l=30$, увеличивают момент срабатывания ключа на 0,25 — 0,30 Н · м (2,5—3,0 кгс · см), поэтому их надо использовать с ключами, оттарированными на момент 1,6 Н · м (16 кгс · см). Тарировочный ключ проворачивайте плавно, без перекоса, так как от этого зависит величина момента срабатывания ключа.		
6. Установите на место облицовки остекления кабины экипажа и завинтите отверткой винты их крепления.		Т
7. Установите на место направляющие со шторками слепого полета и закрепите их гайками.		Т
8. Установите на место вольтметры положения вала ИМ-24, индикаторы ИВ-41 и вентиляторы левого и правого пилота. Работу выполняйте совместно с техником по АиРЭО.		Т
9. Установите и укрепите винтами панели приборной доски, проверьте работоспособность и герметичность систем полного и статического давления анероидно-мембранных приборов самолета. Работу выполняет техник по АиРЭО.		И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; отвертка ГОСТ 24437 — 80; ключ тарировочный 24-9020-450 с переходниками 24-9020-470, -471, -475, -476, -477, -478.	

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 118**	На страницах 379—380	
Пункт РО 2.04.06.40	**Осмотр осей и втулок кронштейнов передних узлов навески рампы и кронштейна-водила**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откатите рампу под фюзеляж.			Т
2. Убедитесь, что сняты обтекатели передних узлов навески на балках рампы и переднего трехшарнирного кронштейна навески рампы (кронштейна-водила).			Т
Работа выполняется согласно ТК № 36, 87.			
3. Установите подпорки под рампу.			Т
4. Расконтрите и отверните ключом $S=14$ гайки с осей *20* (см. рис. 40.2), снимите шайбы, втулки и оси *20* с кронштейнов *17* передних узлов навески рампы на пороговые замки.			Т
5. Расконтрите и отверните ключами $S=17\times19$ гайку, снимите шайбу и болт крепления кронштейна-водила к переднему кронштейну рампы.			Т
6. Отсоедините кронштейн-водило от передней и задней кареток тяговой цепи рампы.			Т
Работу выполняйте, как указано в ТК № 119.			
7. Промойте нефрасом демонтированные болты, оси и втулки, а также ушки кронштейнов передних узлов навески рампы и кронштейна-водила.			Т
8. Осмотрите ушки кронштейнов передних узлов навески рампы и кронштейна-водила, демонтированные болты, оси и втулки.		Замените кронштейны, болты, оси и втулки, имеющие трещины, деформацию. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	К
Убедитесь, что нет:			
трещин, деформаций и коррозии кронштейна-водила, кронштейнов, втулок, осей передних узлов навески рампы, болтов крепления кронштейна-водила;			
выработки втулок осей навески рампы на пороговые замки.			
Допускается выработка втулок осей навески рампы на пороговые замки величиной не более 0,3 мм;		Замените болты, имеющие вытяжку, и втулки, имеющие выработку более 0,3 мм.	
ослабления затяжки и вытяжки болтов крепления кронштейнов к центральным и боковым балкам рампы;		Подтяните гайки болтов, имеющих ослабление затяжки.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 118

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
нарушений ЛКП кронштейнов навески рампы.	Восстановите поврежденное ЛКП.	
9. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 демонтированные оси, втулки и болты.	Излишки смазки удалите ветошью.	К
10. Установите втулки и оси на кронштейны передних узлов навески рампы на пороговые замки. Установите шайбы, наверните и затяните ключом $S=14$ гайки. Застопорите гайки шплинтами.		К
11. Подсоедините кронштейн-водило к передней и задней каретке тяговой цепи рампы.		К
Работу выполняйте, как указано в ТК № 119.		
12. Соедините кронштейн-водило с кронштейном рампы. Установите болт, шайбу, наверните и затяните ключом $S=17\times19$ гайку. Застопорите гайку шплинтом.		К
13. Уберите подпорки из-под рампы.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Лампа переносная ПЛ36-20; молоток ГОСТ 2310 — 77; подпорки под рампу; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547 — 86; ключи $S=14\times17$, 17×19 ГОСТ 2839 — 80 Е; шплинтовыдергиватель 24-9020-17; кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267 — 74; нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; шплинты ГОСТ 397 — 66.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 119**	На страницах 381—385	
Пункт РО 2.04.06.41	**Демонтаж, осмотр и монтаж тяговой цепи рампы**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что сняты панели пола между шп. № 23 — 25 и 31, 32, верхние крышки на корпусах ведущей и ведомой звездочек, передний обтекатель центрального рельса тяговой цепи (между шп. № 23, 24), обтекатель переднего трехшарнирного кронштейна навески рампы (кронштейна-водила).			Т
Работа выполняется согласно ТК № 36, 38.			
2. Откатите рампу под фюзеляж и остановите ее в промежуточном положении так, чтобы кронштейн-водило находился между шп. № 25, 26, а катки *6* (см.рис. 38.1) тяговой цепи не попадали на зубья ведущей звездочки. Отключите электропитание управления рампой.			Т
Положение тяговой цепи на зубьях ведущей звездочки наблюдайте через верхний люк на корпусе *6* (см. рис. 84.1) ведущей звездочки *11* и срез центрального направляющего рельса *13* тяговой цепи.			
3. Расконтрите проволоку, отвинтите ключом $S=17$ контргайки *3, 4* (см. рис. 38.2) на болте *2* регулировки натяжения тяговой цепи *10* так, чтобы контргайки *3, 4* соприкасались посередине резьбовой части болта *2*.			Т
4. Ослабьте натяжение тяговой цепи *10,* проворачивая головку болта *2* ключом $S=17$ против часовой стрелки, до упора гайки *3* в кронштейн крепления болта *2*.			Т
5. Расшплинтуйте и отверните ключами $S=17$ гайки болтов крепления кронштейна-водила к передней и задней кареткам тяговой цепи, снимите гайки и шайбы.			Т
6. Установите подпорки под рампу.			Т
7. Выбейте бронзовой выколоткой два болта крепления кронштейна-водила к кареткам тяговой цепи и опустите переднюю часть рампы на подпорки.			Т
8. Рассоедините звенья *4* (см. рис. 38.1) верхней ветви тяговой цепи рампы над ведущей звездочкой, для чего через верхний люк в корпусе ведущей звездочки шплинтовыдергивателями снимите стопорную шайбу *3,* выньте ось *5* и распорную втулку звеньев.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 119

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9. Привяжите проволоку КО 1,0 к переднему рассоединенному звену *4* тяговой цепи.		Т
10. Вытащите тяговую цепь через передний срез центрального рельса *8*, уложите на чехол под фюзеляжем и отсоедините от цепи проволоку. Проволоку оставьте пропущенной в пластмассовых кожухах *1*.		Т
Примечание. При демонтаже участка цепи с каретками поддержите рукой заднюю каретку, имеющую плавающую посадку на цепи.		
11. Удалите загрязнения с центрального рельса ветошью, смоченной нефрасом. Промойте нефрасом тяговую цепь с каретками.		Т
12. Осмотрите переднюю и заднюю каретки тяговой цепи (см. рис. 37.1)		К
12.1. Убедитесь, что нет:		
трещин, деформации, коррозионных повреждений корпусов 11 кареток и очистителя *2*, бандажей ходовых и упорных роликов *3*, *7* осей *8*, *12*, подшипников соединения кареток с кронштейном-водилом;	Замените детали кареток, имеющие трещины и деформацию. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	
смятия стенок канавок под стопорные шайбы *4*, *9* на осях *12*, *8*;	Замените оси, имеющие смятие стенок канавок под стопорные шайбы.	
люфтов шарикоподшипников в бандажах ходовых и упорных роликов *3*, *7*. Допускается люфт шарикоподшипников ходовых и упорных роликов не более 2 мм;	Замените ходовые и упорные ролики, имеющие люфт шарикоподшипников в бандажах более 2 мм.	
износа и загрязнения щеток *1* очистителя *2*; Щетки очистителя должны касаться полок рельса;	При износе щеток замените очиститель. Загрязненные щетки очистителей промойте нефрасом.	
ослабления затяжки гаек крепления очистителя 2; нарушений ЛКП корпусов кареток.	Подтяните гайки болтов, имеющие ослабление затяжки.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 119

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
12.2. Убедитесь в правильной установке стопорных шайб *4*, *9* крепления осей ходовых и упорных роликов, в их целости и отсутствии деформации. Стопорные шайбы должны находиться (утопать) в канавках осей.	Заведите в канавки стопорные шайбы, вышедшие из канавок, замените стопорные шайбы, имеющие разрушение и деформацию.	
13. Осмотрите тяговую цепь рампы (см. рис. 38.1).		К
13.1. Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозионных повреждений звеньев *4*, осей *5*, втулок *9*;	Замените детали тяговой цепи, имеющие трещины, деформации.	
смятия стенок канавок под стопорные шайбы *3* на осях *5*;	Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	
выработки стенок отверстий в звеньях *4* под оси *5*;	Замените звенья *4*, имеющие выработку стенок отверстий.	
трещин и выработки пластмассовых катков *6*; Не допускается выработка катков более 2 мм. трещин, деформации полиэтиленовых крышек *7* и фиксаторов, а также ослабления и среза заклепок *2* их крепления.	Замените пластмассовые катки *6*, имеющие выработку более 2 мм. Полиэтиленовые крышки *7*, имеющие трещины, деформацию, замените. Ослабленные заклепки подтяните. Срезанные заклепки замените.	
13.2. Убедитесь в правильной установке стопорных шайб *3* крепления осей *5* звеньев *4*, проверьте их целость и отсутствие деформации.	Заведите в канавки стопорные шайбы, вышедшие из канавок осей. Замените сто-	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 119

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	порные шайбы, имеющие разрушение и деформацию.	
14. Набейте смазку ЦИАТИМ-201 в ходовые и упорные ролики кареток тяговой цепи. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 подшипники соединений кареток тяговой цепи с кронштейном-водилом.	Излишки смазки удалите ветошью.	К
15. Заведите нижний участок тяговой цепи в центральный рельс *8* через передний срез рельса и протяните цепь до ведущей звездочки.		К
Примечание. Заднюю каретку кронштейна-водила устанавливайте так, чтобы между ней и передней кареткой находился один каток *6*.		
16. Присоедините к последнему звену *4* верхнего участка тяговой цепи конец контровочной проволоки, оставленной при демонтаже цепи в кожухах *1*, протащите проволокой цепь через кожухи *1* и накиньте конец цепи на ведущую звездочку тяговой цепи рампы.		К
17. Состыкуйте звенья тяговой цепи, для чего:		К
17.1. Подтягивая проволокой и поддерживая отверткой звенья цепи через верхний проем в корпусе ведущей звездочки, совместите отверстия в рассоединенных звеньях *4* цепи и втулке *9*;		
17.2. Заведите ось *5* в отверстия звеньев *4* и установленной между звеньями втулки *9*;		
17.3. Зафиксируйте ось *5* стопорной шайбой *3*, установив шайбу *3* в кольцевую прорезь оси *5*.		
18. Подсоедините кронштейн-водило к ушкам передней и задней кареток тяговой цепи, для чего:		К
18.1. Поднимите переднюю часть рампы и совместите отверстия на ушках передней и задней кареток и вилок кронштейна-водила;		
18.2. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 болты и соедините болтами кронштейн-водило с передней и задней кареткой;		
18.3. Установите на болты шайбы, заверните ключом $S=17$ гайки и зашплинтуйте их шплинтами $2{,}5\times35$.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 119

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
19. Уберите подпорки из-под рампы. 20. Отрегулируйте натяжение тяговой цепи рампы, как указано в ТК № 38.		Т К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166 — 80.	Лампа переносная ПЛ36-20; подпорки под рампу; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547 — 86; молоток ГОСТ 2310 — 77; ключ $S=17$ ГОСТ 2839 — 80 Е; шплинтовыдергиватель 24-9020-17; отвертка ГОСТ 24437 — 80; кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80; шприц рычажно-плунжерный 54610/071; приспособление Т9273-0 для набивки смазки в подшипники.	Смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267 — 74; нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; шплинт 2,5×35 — 002 ГОСТ 397 — 79; проволока контровочная КО 1,0 ГОСТ 792 — 67.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 120**	На страницах 386—389	
Пункт РО 2.04.06.42	**Демонтаж, осмотр и монтаж боковых подвижных рельсов, боковых кронштейнов рампы и их кареток**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Опустите рампу до упора в грунт.			Т
2. Демонтируйте боковые подвижные рельсы, для чего:			
2.1. Отвинтите винты и снимите наружные боковые панели обтекателей боковых рельсов в районе шп. № 33, 34.			Т
2.2. Убедитесь, что сняты крышки боковых замков рампы между шп. № 34, 35. Работу выполняйте, как указано в ТК № 85.			
2.3. Расшплинтуйте и отвинтите ключом $S=14$ гайки болтов крепления подвижных рельсов к гидроцилиндрам подъема рампы, снимите шайбы и выньте болты.			
2.4. Расшплинтуйте и отвинтите ключом $S=12$ гайки болтов крепления боковых подвижных рельсов к неподвижным, снимите шайбы и выньте болты.			
2.5. Снимите боковые подвижные рельсы с кареток боковых кронштейнов.			
3. Демонтируйте каретки боковых кронштейнов навески рампы (см. рис. 39.1), для чего:			Т
3.1. Расшплинтуйте и отвинтите торцевым ключом $S=12$ гайки *6*, снимите шайбы и корпуса *9* кареток с осей их крепления на боковых кронштейнах навески рампы.			
3.2. Снимите стопорные шайбы с осей *4*, *5* упорных и ходовых роликов *3*, *10*.			
3.3. Снимите оси *4* и ролики *3*, *10*.			
4. Промойте нефрасом и протрите ветошью боковые подвижные рельсы, боковые кронштейны навески рампы, каретки боковых кронштейнов, ролики и оси кареток.			Т
5. Осмотрите подвижные рельсы, обратив особое внимание на вилки крепления гидроцилиндров, серьги замков, ушки и оси крепления подвижных и боковых рельсов.		Замените подвижные рельсы, серьги, болты, оси, имеющие трещины и деформацию.	К
Убедитесь, что нет трещин, деформаций, коррозионных повреждений подвижных рельсов, серег замков, снятых болтов и осей крепления, ослабления затяжки и вытяжки болтов крепления серьги к подвижному рельсу.		Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 120

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Подтяните гайки болтов, имеющих ослабление затяжки. Замените болты, имеющие вытяжку.	
6. Осмотрите каретки боковых кронштейнов навески рампы. Убедитесь, что нет: трещин, деформаций и коррозионных повреждений корпусов *9* кареток, бандажей упорных и ходовых роликов 3, 10, тугого вращения или заедания роликов;	Замените корпуса кареток, бандажи ходовых и упорных роликов, имеющие трещины, деформацию. Продукты коррозии удалите жесткой волосяной щеткой или шлифовальной шкуркой № 6 — 8. При заедании роликов опустите их в масло МС-20, а затем прокрутите их обоймы.	К
ослабления затяжки винтов крепления войлока-очистителя *8*, износа войлока;	Подтяните винты, имеющие ослабления затяжки. Замените войлок-очиститель, имеющий износ.	
смятия стенок канавок под стопорные шайбы на осях *4, 5;*	Замените оси, имеющие смятие стенок канавок под стопорные шайбы.	
нарушения ЛКП корпуса *9* каретки.	Восстановите поврежденное ЛКП.	
7. Проверьте величину радиального люфта упорного ролика *3* на оси *5* каретки. Допускается люфт упорного ролика *3* на оси *5* каретки бокового кронштейна величиной не более 0,5 мм.	Замените упорный ролик, имеющий радиальный люфт величиной более 0,5 мм.	К
8. Осмотрите боковые кронштейны *1* рампы. Убедитесь, что нет трещин и деформаций кронштейна *1* и ушка *2*, ослабления затяжки болтов *11* крепления ушка *2* к кронштейну *1*.	Замените ушко, имеющее трещины или деформацию. Подтяните и закерните гайки	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 120		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	болтов крепления уха, имеющих ослабление затяжки.	
9. Набейте смазку ЦИАТИМ-201 в ходовые и упорные ролики и смажьте подшипники ушков гидроцилиндров подъема рампы.		
10. Установите ходовые и упорные ролики на корпуса *9* кареток, для чего:		К
10.1. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 оси *4, 5*.		
10.2. Вставьте ролики *10* в корпус каретки и установите оси *4* через отверстия в корпусе и роликах *10*.		
10.3. Установите ролики *3* на оси *5*.		
10.4. Установите стопорные шайбы на оси *4, 5* и убедитесь, что они полностью утоплены в канавках.		
11. Установите каретки на оси боковых кронштейнов рампы, для чего:		К
11.1. смажьте оси кронштейнов тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201.		
11.2. установите на оси каретки, наденьте шайбы, навинтите и затяните ключом $S=12$ гайки *6*.		
Примечание. При затяжке гайки *6* обеспечьте осевой люфт каретки величиной 0,5 — 1,0 мм.		
11.3. Застопорите гайки *6* шплинтами 2×25.		
12. Установите подвижные рельсы на самолет, для чего:		К
12.1. Установите подвижные рельсы на каретки боковых кронштейнов.		
12.2. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 болты крепления боковых подвижных рельсов к неподвижным боковым рельсам, втулки на ушках подвижных рельсов и кронштейнах боковых неподвижных рельсов на шп. № 34.		
12.3. Совместите отверстия ушков подвижных рельсов с отверстиями кронштейнов боковых неподвижных рельсов.		
12.4. Установите в отверстия боковых кронштейнов и в ушки подвижных рельсов болты, наденьте шайбы, навинтите и затяните ключом $S=12$ гайки, застопорите гайки шплинтами.		
13. Подсоедините подвижные рельсы к гидроцилиндрам подъема рампы, для чего:		К
13.1. Смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201 болты крепления подвижных рельсов к гидроцилиндрам.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 120

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
13.2. Заведите ушки штоков гидроцилиндров в вилки подвижных рельсов и совместите отверстия. 13.3. Соедините болтами ушки штоков гидроцилиндров и вилки подвижных рельсов, наденьте шайбы, навинтите и затяните ключами $S=14$ гайки. Застопорите гайки шплинтами. 14. Установите на место наружные боковые панели обтекателей боковых рельсов и завинтите отверткой винты их крепления.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Штангенциркуль ШЦ-1 ГОСТ 166 — 80.	Отвертка ГОСТ 24437 — 80; молоток ГОСТ 2310 — 77; ключи гаечные $S=10\times12$, 14×17 ГОСТ 2839 — 80 Е; плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547 — 86; ключ торцовый $S=12$ ГОСТ 3329 — 75; кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80; шплинтовыдергиватель 24-9020-17; шприц рычажно-плунжерный 54610/071; приспособление Т9273-0 для набивки смазки в подшипники.	Нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267 — 74; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; шплинты 2×25, $2{,}5\times25$ ГОСТ 397 — 79.

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121**	На страницах 390—397	
Пункт РО 2.04.06.43	**Проверка работоспособности системы управления рампой грузового люка**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Предварительные работы:			
1.1. Подключите электрическую бортовую установку к бортовой сети самолета.			Т
1.2. Включите на щите АЗС в кабине экипажа все АЗС сектора «УПРАВЛЕН. ГРУЗОЛЮК», АЗС аварийной насосной станции, аварийного сброса давления в кабине.			Т
1.3. Убедитесь, что переключатели тактического и аварийного управления грузолюком на щитке сброса штурмана находятся в положении «ОТКЛ.» и «ЗАКРЫТ».			Т
2. Проверка управления рампой с гидропульта наземного управления у шп. № 33.			
2.1. При наличии давления в гидросистеме опустите рампу, для чего установите: дроссельный кран № *1* (см. рис. 32,1) в положении «ОТКРЫТО»; рукоятку крана № 3 в положение «ОТКРЫТИЕ БОКОВЫХ ЗАМКОВ»; рукоятку крана № 2 в положение «ОТКРЫТИЕ ЗАМКОВ РЕЛЬСА»; рукоятку кранов № 2 и 3 в положение «НЕЙТРАЛЬНО» (после опускания рампы до упора в грунт).			К
Перед опусканием рампы замки порога должны быть закрыты (контрольные штыри утоплены).		Если замки порога открыты, закройте их, как указано в п. 2.5.2.	
2.2. При отсутствии давления в гидросистеме опустите рампу ручным насосом, для чего установите: кран включения ручного насоса в положение «ИЗ ГИДРОБАКА»; дроссельный кран *1* в положение «ОТКРЫТО»; распределительный кран *2* в положение III («К КРАНАМ № 1, 2, 3 и В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ»); рукоятку крана № 3 в положение «ОТКРЫТИЕ БОКОВЫХ ЗАМКОВ» и ручным насосом откройте боковые замки;			К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
рукоятку крана № 3 в положение «НЕЙТРАЛЬНО»; рукоятку крана № 2 в положение «ОТКРЫТИЕ ЗАМКОВ РЕЛЬСА» и ручным насосом откройте замки рельсов; рукоятку крана № 2 и распределительный кран *2* в положение «НЕЙТРАЛЬНО» (после опускания рампы до упора в грунт). **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.** ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПРОСАДКИ РАМПЫ И ПОЛОМКИ ЕЕ О ГРУНТ ПЕРЕД ОПУСКАНИЕМ ЕЕ ЗАКРОЙТЕ ДРОССЕЛЬНЫЙ КРАН *1* И СОЗДАЙТЕ РУЧНЫМ НАСОСОМ ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОЦИЛИНДРАХ ПОДЪЕМА РАМПЫ, ПОСЛЕ ЧЕГО ОПУСТИТЕ РАМПУ, КАК УКАЗАНО В П. 2.2.		
2.3. Проверьте подъем рампы: 2.3.1. убедитесь, что: боковые замки рампы открыты; на рампе и в проеме грузолюка отсутствуют посторонние предметы; кран включения ручного насоса находится в положении «ИЗ ГИДРОБАКА».	Если боковые замки закрыты, откройте их ручным насосом, переведя рукоятку крана № 3 в положение «Открытие боковых замков», а рукоятку крана № 2 в положение III.	К
2.3.2. поднимите рампу, для чего: распределительный кран *2* установите в положение III («К КРАНАМ № 1, 2, 3 И В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ»); рукоятку крана № 1 установите в положение «ПОДЪЕМ РАМПЫ»; работая ручным насосом, поднимите рампу до защелкивания замков рельсов; переведите распределительный кран *2* в положение IV («ЗАКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА И БОКОВЫХ ЗАМКОВ»); работая ручным насосом, закройте боковые замки; переведите рукоятку крана № 1 в положение «НЕЙТРАЛЬНО»; после загорания светосигнализатора на электрощитке наземного управления		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
рампой у шп. № 33 «ЗАКРЫТ» и закрытия боковых замков рампы, что определяется по выступлению контрольных меток, переведите распределительный кран *2* в положение I («НЕЙТРАЛЬНО»). 2.4. проверьте откат рампы: 2.4.1. Откатите рампу под фюзеляж, для чего установите: кран включения ручного насоса в положение «ИЗ ГИДРОБАКА»; распределительный кран *2* в положение III («К КРАНАМ № 1, 2, 3 И В АВАРИЙНУЮ СИСТЕМУ»); рукоятку крана № 3 в положение «ОТКРЫТИЕ БОКОВЫХ ЗАМКОВ» и, работая ручным насосом, откройте боковые замки; рукоятку крана № 3 в положение «НЕЙТРАЛЬНО»; распределительный кран *2* в положение VII («ОТКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА») и, работая ручным насосом, откройте замки порога; распределительный кран *2* в положение VI («ОТКАТ РАМПЫ») и, работая ручным насосом, откатите рампу. После отката рампы должен загореться светосигнализатор «ОТКАТ» на электрощитке наземного управления рампой у шп. № 33. 2.4.2. После загорания светосигнализатор «ОТКАТ» установите распределительный кран *2* в положение «НЕЙТРАЛЬНО» и кран включения ручного насоса также установите в нейтральное положение. 2.5. Проверьте накат рампы: 2.5.1. Убедитесь, что: посторонние предметы на рампе и в проеме грузолюка отсутствуют; рельсовые замки и замки фиксации наезда закрыты; боковые замки и замки порога открыты. 2.5.2. Произведите накат рампы, для чего установите: кран включения ручного насоса в положение «ИЗ ГИДРОБАКА»; распределительный кран *2* в положение V («НАКАТ РАМПЫ») и, работая ручным насосом, произведите накат рампы до крайнего убранного положения; распределительный кран *2* в положение IV («ЗАКРЫТИЕ ЗАМКОВ ПОРОГА	Если рельсовые замки и замки фиксации открыты, закройте их, как указано ранее. Если боковые замки и замки порога не закрылись, произведите повторное закрытие.	К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
И БОКОВЫХ ЗАМКОВ») и, работая ручным насосом, закройте замки порога и боковые замки. При закрытии замков слышны щелчки срабатывания. Контрольные штыри в обтекателях пороговых замков должны быть утоплены. Светосигнализатор «ЗАКРЫТ» на электрощитке наземного управления рампой у шп. № 33 должен гореть. 2.5.3. После загорания светосигнализатора «Закрыт» установите распределительный кран *2* в положение I («НЕЙТРАЛЬНО») и кран включения ручного насоса также установите в нейтральное положение. **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.** ПОСЛЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ОПЕРАЦИЙ ОТКАТА — НАКАТА РАМПЫ, ОТКРЫТИЯ — ЗАКРЫТИЯ ЗАМКОВ ПОРОГА И БОКОВЫХ ЗАМКОВ ОТ РУЧНОГО НАСОСА И УСТАНОВКИ МНОГОПОЗИЦИОННОГО КРАНА В ПОЛОЖЕНИЕ «НЕЙТРАЛЬНО» ВЫПОЛНЕНИЕ ЭТИХ ЖЕ ОПЕРАЦИЙ ОТ ОСНОВНОЙ ИЛИ АВАРИЙНОЙ СИСТЕМЫ ПРОИЗВЕДИТЕ НЕ РАНЕЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ 15 — 20 с. 3. Проверка управления рампой с электрощитка наземного управления у шп. № 33. 3.1. Проверьте откат рампы: 3.1.1. Переведите и удерживайте нажимной переключатель управления грузолюком в положении «ОТКАТ». При этом: включается аварийная насосная станция НС-14; открываются замки порога и боковые замки рампы; гаснет светосигнализатор «ЗАКРЫТ» и включается привод рампы.	Если выступают контрольные штыри из обтекателей при закрытых пороговых замках, проверьте их кинематику и устраните неисправность. При наличии неисправности в системе сигнализации проверьте электрические цепи и устраните дефект (выполняет специалист по А и РЭО).	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
При полном откате рампы загорается светосигнализатор «ОТКАТ» и отключается привод рампы. 3.1.2. После отката рампы переключатель управления грузолюком переведите в нейтральное положение. При этом отключается аварийная насосная станция НС-14. 3.2. Проверьте накат рампы: 3.2.1. Нажмите и удерживайте нажимной переключатель управления рампой в положении «ЗАКРЫТИЕ». **Примечание.** Перед накатом рампы убедитесь в отсутствии посторонних предметов на рампе и в проеме грузолюка. При полном накате рампы: закрываются замки порога и боковые замки рампы; включается светосигнализатор «ЗАКРЫТ» и отключается привод рампы. 3.2.2. После полного наката рампы установите переключатель управления грузолюком в нейтральное положение. При этом отключается аварийная насосная станция. 3.3. Проверьте подъем рампы: 3.3.1 Опустите рампу с гидропульта наземного управления (если она убрана). **Примечание.** Убедитесь, что нет посторонних предметов на рампе и в проеме грузолюка. 3.3.2. Установите рукоятку крана № 1 в положение «ПОДЪЕМ РАМПЫ» (дроссельный кран должен быть открыт). 3.3.3. Нажмите и удерживайте переключатель управления грузолюком в положении «ЗАКРЫТИЕ». При этом: включается насосная станция НС-14; рампа поднимается и фиксируется замками порога, рельсовыми и боковыми замками. После полного подъема рампы загорается светосигнализатор «ЗАКРЫТ».		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.3.4. Переключатель управления грузолюком и рукоятку крана № 1 переведите в нейтральное положение. При этом отключается аварийная насосная станция НС-14. 3.4. Проверка останова рампы: 3.4.1. Закройте дроссельный кран перед подъемом рампы. 3.4.2. При подъеме рампы переведите переключатель в нейтральное положение. 3.4.3. Установите рукоятку крана № 1 в нейтральное положение. Рампа должна остановиться в промежуточном положении. При закрытом дроссельном кране возможно проседание рампы вследствие внутренних перетеканий жидкости АМГ-10 в агрегатах. При необходимости восстановите положение с помощью ручного насоса. **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.** ПРИ УДЕРЖАНИИ РАМПЫ ТОЛЬКО ГИДРОЦИЛИНДРАМИ ПОДЪЕМА МАКСИМАЛЬНАЯ МАССА ГРУЗА ИЛИ ЛЮДЕЙ, НАХОДЯЩИХСЯ НА РАМПЕ, НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ 200 кгс.	Если рампа не останавливается в промежуточном положении, определите неисправность в цепи управления и устраните дефект (работу выполняйте совместно со специалистом по А и РЭО).	
4. Проверка тактического управления рампой с рабочего места штурмана. 4.1. Убедитесь в наличии давления в гидросистеме. Давление в гидросистеме должно быть 15 — 16 МПа (150 — 160 кгс/см^2).	В случае отсутствия давления в гидросистеме создайте его, для чего: откройте вентиль кольцевания 652600А на левом пульте командира воздушного судна; включите аварийную насосную станцию НС-14. После достижения давления 15 — 16 МПа (150 — 160 кгс/см^2) выключите аварийную насосную станцию НС-14 и закройте вентиль кольцевания 652600М.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2. Проверьте откат рампы, для чего: 4.2.1. Установите переключатель тактического управления грузолюком на щитке сброса штурмана в положение «ОТКРЫТ». При этом открываются боковые замки рампы и замки порога, гаснет светосигнализатор «ЗАКРЫТ», включается привод рампы и откатывается рампа. При полностью открытом грузолюке загорается светосигнализатор «ОТКРЫТ» и отключается привод рампы. 4.2.2. Установите переключатель тактического управления грузолюком в положение «ОТКЛ». 4.3. Проверьте накат рампы, для чего: 4.3.1. Переключатель тактического управления грузолюком переведите в положение «ЗАКРЫТ». При этом включается привод рампы и гаснет светосигнализатор «ОТКРЫТ». При полном накате рампы закрываются боковые и пороговые замки, отключается привод рампы и загорается светосигнализатор «ЗАКРЫТ». 4.3.2. Установите переключатель тактического управления грузолюком в положение «ОТКЛ.». 5. Проверка аварийного управления рампой с рабочего места штурмана. 5.1. Проверьте откат рампы, для чего: 5.1.1. Установите переключатель аварийного управления грузолюком в положение «ОТКРЫТ». При этом включается аварийная насосная станция НС-14. Открываются боковые замки и замки порога. Гаснет светосигнализатор «ЗАКРЫТ» и включается привод рампы. При полностью открытом грузолюке загорается светосигнализатор «ОТКРЫТ», и отключается привод рампы. 5.1.2. Установите переключатель аварийного управления грузолюком в положение «ОТКЛ.». При этом отключается аварийная насосная станция НС-14. 5.2. Проверьте накат рампы, для чего: 5.2.1. Переключатель аварийного управления грузолюком установите в положение «ЗАКРЫТ». При этом: включается аварийная насосная станция НС-14;		К К К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 121

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
гаснет светосигнализатор «ОТКРЫТ» и включается привод рампы. При полном накате рампы закрываются замки порога и боковые замки, отключается привод рампы. Загорается светосигнализатор «ЗАКРЫТ». 5.2.2. Установите переключатель аварийного управления грузолюком в положение «ОТКЛ.». При этом отключается аварийная насосная станция НС-14. 6. Заключительные работы. 6.1. По окончании работ переведите все АЗС на щите АЗС в исходное положение. 6.2. Отключите электрическую аэродромную установку.		Т

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 122**	На странице 398
Пункт РО 2.04.06.44	**Восстановление лакокрасочного покрытия на агрегатах и деталях погрузочного и швартовочного оборудования**	Трудоемкость, чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите нефрасом и мыльной водой от пыли, грязи и жировых загрязнений агрегаты и детали погрузочного, швартовочного оборудования.		Т
2. Осмотрите погрузочное и швартовочное оборудование самолета и отметьте на агрегатах и деталях оборудования места, имеющие повреждения ЛКП.		Т
3. Восстановите поврежденное ЛКП.		Т
Работу выполняйте, как указано в ТК № 89.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Кисть волосяная ГОСТ 10597 — 80.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170.

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 123**	На странице 399
Пункт РО 2.04.06.46	**Осмотр кассет механизма уборки швартовочных лямок**	Трудоемкость — 0,42 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откатите рампу под фюзеляж и установите стремянку возле кассет механизма уборки швартовочных лямок.		Т
2. Осмотрите кассеты механизма уборки швартовочных лямок, соединительный вал кассет и направляющие резиновые ролики. Проверьте, нет ли надрывов лямок и деформаций пряжек. Убедитесь, что нет ослабления крепления кассет, повреждений деталей, отвинчивания винтов.	Замените дефектные лямки и деформированные пряжки. Замените резиновые ролики, имеющие вытяжку. Ослабленные винты подтяните.	Т
3. Проверьте динамометром усилие выхода швартовочной лямки из кассеты. Усилие на швартовочной лямке в начале разматывания барабана должно быть 60 — 150 Н (6 — 15 кгс).	При необходимости отрегулируйте усилие регулировочной гайкой фрикциона, расположенной на оси кассеты с левой стороны.	Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-0,02/2-1 ГОСТ 13837 — 79.	Стремянка 24-9012-0; лампа переносная ПЛ36-20.	

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 124**	На страницах 400—402	
Пункт РО 2.04.06.49	**Проверка обшивки нижней панели СЧК в зонах отверстий крепления книц по нервюре № 8 и отверстий под болты крепления к профилю разъема по нервюре № 7**	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от загрязнений обшивку нижних панелей СЧК в зонах отверстий крепления книц по нервюре № 8 и отверстий под болты крепления к профилю разъема по нервюре № 7.			Т
2. Осмотрите, применяя подсвет, поверхность обшивки нижних панелей СЧК в зонах А, Б (рис. 124.1, 124,2) с расстояния 250 мм и отметьте карандашом дефектные участки (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛПК, коррозионные поражения).			И
3. Осмотрите, применяя подсвет и лупу, отмеченные дефектные участки и убедитесь в отсутствии трещин.		Продукты коррозии удалите. При обнаружении трещин, вопрос о дальнейшей эксплуатации СЧК решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	И
4. Произведите вихретоковым дефектоскопом контроль обшивки нижних панелей СЧК в зонах:			И
А — перемещая датчик типа «Карандаш» (преобразователь ПН-12 ПА1) вокруг головки заклепки на расстоянии 2 — 3 мм от их краев. Выявляются трещины, выходящие из-под головки заклепки на 2 — 3 мм и более; Б — перемещая датчик вокруг головки болта на расстоянии 4 — 5 мм от ее края. Выявляются трещины, выходящие из-под головки болта на 4 — 5 мм и более. Убедитесь в отсутствии трещин.		При образовании трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации СЧК решайте с представителем предприятия — разработчика самолета.	

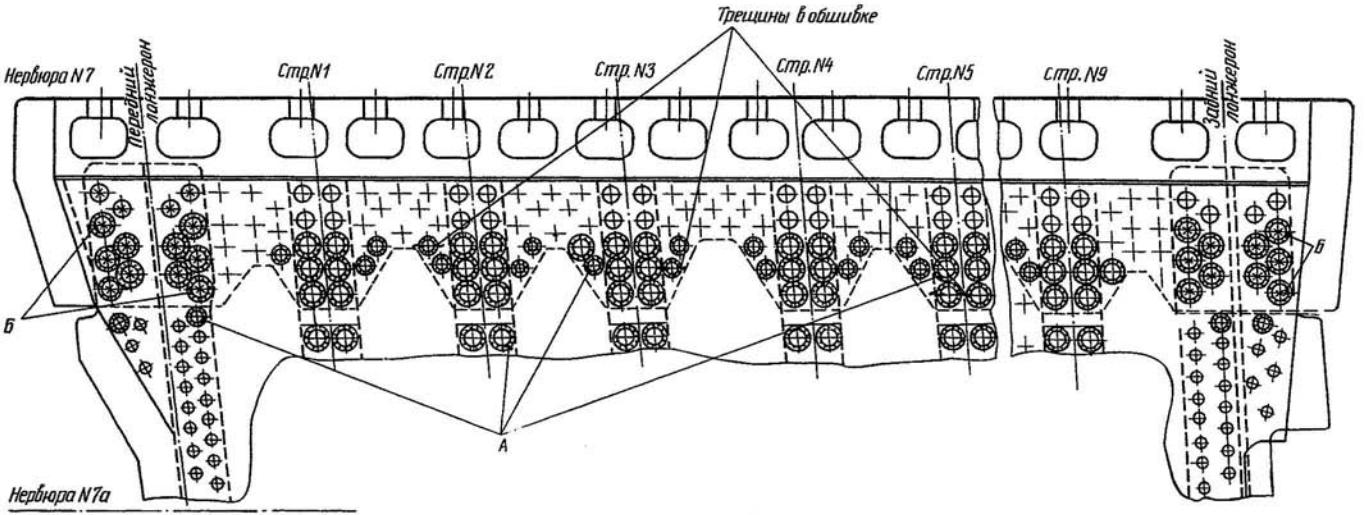


Рис. 124.1. Места проверки обшивки нижней панели СЧК в зоне профиля разъема по нервюре № 7

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 124

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

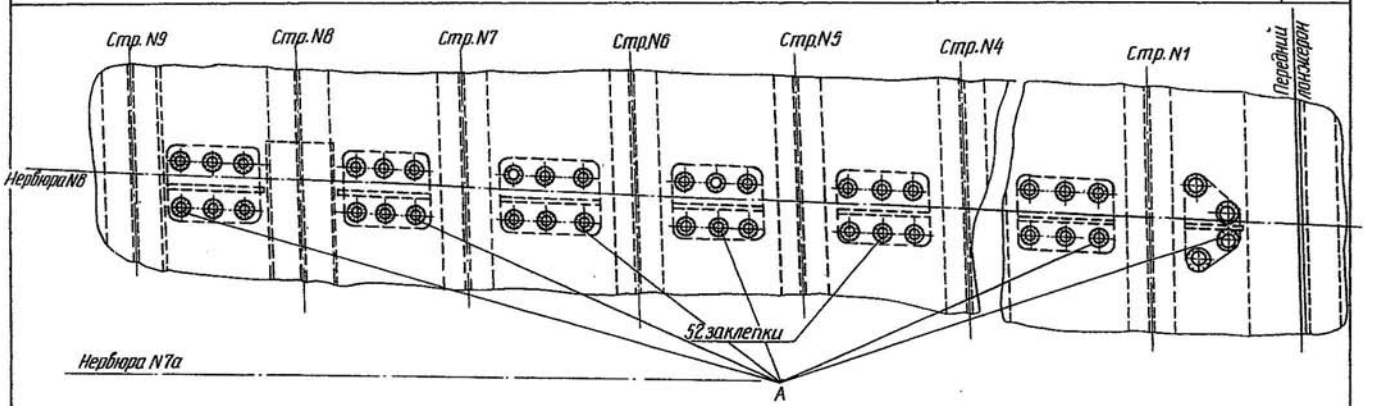


Рис. 124.2. Места проверки обшивки нижней панели СЧК в зоне отверстий крепления книц по нервюре № 8

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с преобразователем ПН-12 ПА1.	Лампа переносная ПЛ36-20; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706 — 83; стремянка 24-9012-0.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77 — 82; нефрас-С 50/170.

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 125**	На странице 403
Пункт РО 2.04.06.60	**Проверка герметичности стекол кабины штурмана**	Трудоемкость — 1,20 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку возле кабины штурмана.		Т
2. Подсоедините душевой наконечник к шлангу водомоечной машины.		Т
Примечание. При отсутствии водомоечной машины используйте лейку.		
3. Произведите в течение 15—20 мин дождевание остекления кабины штурмана, направляя шланг водомоечной машины сверху вниз на каждое стекло. Во время дождевания второй исполнитель должен контролировать герметичность разъемов изнутри кабины.		К
Не допускается подтекание воды через разъемы.	В случае подтекания воды через разъемы устраните дефект, руководствуясь указаниями ТК № 23.	
4. Уберите стремянку и водомоечную машину от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9002-500; машина водомоечная типа ММ-ЗИЛ-130 или А-34; наконечник душевой.	

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 126**	На страницах 404—405	
Пункт РО 2.04.06.61	**Осмотр и замена смазки в подшипниках узлов навески элеронов, триммера и сервокомпенсаторов элеронов**	Трудоемкость — 29,72 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите с самолета секции элеронов. Демонтируйте триммер и сервокомпенсаторы элеронов.			Т
Работу выполняйте, как указано в вып. 25, ч. 2.			
2. Снимите качалки управления секциями элеронов:			Т
2.1. Снимите перкалевые технологические заглушки.			
2.2. Отсоедините ключом $S=8$ и отверткой металлизации качалок от обшивки элеронов.			
2.3. Расшплинтуйте шплинтовыдергивателем и отверните гайки торцевым ключом $S=12$, выбейте бронзовой выколоткой болты крепления качалок и снимите качалки.			
3. Промойте нефрасом и протрите чистой сухой ветошью качалки управления элеронами, сервокомпенсаторами и триммером элеронов, кронштейны навески элеронов, сервокомпенсаторов и триммера при разобранных сочленениях.			Т
4. Осмотрите элероны, триммер и сервокомпенсаторы элеронов, узлы их навески и управления. Убедитесь в отсутствии механических и коррозионных повреждений, ослабления крепления.			К
ТТ на осмотр и допустимые величины повреждений изложены в ТК № 8, 10.			
5. Смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 открытые подшипники управления секциями элеронов, сервокомпенсаторов и триммера.			К
6. Наполните смазкой ЦИАТИМ-201 закрытые подшипники узлов навески элеронов, сервокомпенсаторов, триммера.			К
Работу выполняйте при помощи шприца с приспособлением Т9273-0 для набивки смазки в подшипники рулей и элеронов.			
7. Выполните прокрутку внутренних обойм подшипников закрытого типа в течение 1—2 мин при помощи дрели с коническим насадком.			К
8. Повторно наполните смазкой все подшипники закрытого типа, как указано в п. 6.			К
9. Осмотрите и проверьте исправность подшипников, проворачивая их рукой. Внутренняя обойма подшипника должна проворачиваться легко от усилия руки, без заеданий. Подшипники не должны иметь повреждений.		При ослаблении посадки закрепите подшипник кернением.	К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 126

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Не допускается разрушение обойм и ослабление посадки подшипников. 10. Установите на элероны качалки их управления: 10.1. Установите на элерон качалку и закрепите ее болтом. Болт крепления качалки устанавливайте головкой вверх. 10.2. Установите на болт шайбу, наверните торцевым ключом $S=12$ и застопорите шплинтом 2×20-002 гайку крепления болта. 10.3. Подсоедините металлизацию качалки к верхней обшивке элерона с помощью отвертки и ключа $S=8$. 10.4. Заклейте перкалевыми шайбами технологические отверстия на элероне. 10.5. Аналогично установите качалку на второй элерон. 11. Смонтируйте на элероны триммер и сервокомпенсаторы. Установите на самолет секции элеронов. Работу выполняйте, как указано в вып. 25, ч. 2.	Поврежденный подшипник замените.	К К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; чемодан 24-9020-1400 техника самолета; шприц рычажно-плунжерный 54610/071; приспособление Т9273-0 для набивки смазки в подшипники рулей и элеронов; шплинтовыдергиватель 24-9020-17; кисть волосяная; дрель ручная.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74.

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 127	На страницах 406—407	
Пункт РО 2.04.06.62	**Осмотр и замена смазки в подшипниках рулей высоты, РН, их триммерах и триммере-сервокомпенсаторе РН**	Трудоемкость — 59,54 чел.-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите руль высоты, РН, триммеры рулей и сервокомпенсатор РН или совмещенный триммер-сервокомпенсатор РН. Работу выполняйте, как указано в вып. 25, ч. 2.			Т
2. Промойте нефрасом и протрите чистой сухой ветошью шарнирные соединения рулей и их триммеров.			Т
3. Осмотрите рули, триммеры, сервокомпенсатор (триммер-сервокомпенсатор), узлы их навески и убедитесь в отсутствии повреждений. ТТ на осмотр и допустимые повреждения изложены в ТК № 21, 22, 103.			К
4. Смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 открытые подшипники шарнирных соединений рулей и их триммеров. Закрытые подшипники наполняйте смазкой при помощи рычажно-плунжерного шприца с приспособлением Т9273-0 до появления из зазоров свежей смазки.			К
5. После наполнения смазкой выполните прокрутку внутренних обойм подшипников закрытого типа в течение 1—2 мин при помощи дрели с коническим насадком и повторно наполните смазкой подшипники закрытого типа.			К
6. Установите на самолет руль высоты, РН, триммеры рулей и сервокомпенсатор РН или совмещенный триммер-сервокомпенсатор РН. Работу выполняйте, как указано в вып. 25, ч. 2.			К

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 127

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Стремянка 24-9012-0; лестница телескопическая типа РЛ-12; шприц рычажно-плунжерный 54610/071; приспособление Т9273-0 для набивки смазки в подшипники рулей и элеронов; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; дрель ручная; лампа переносная ПЛ36-30; зеркало поворотное 24-9020-800; чемодан с инструментом техника самолета.	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; нефрас-С 50/170; смазка ЦИАТИМ-201 ГОСТ 6267—74; шплинты ГОСТ 397—66.

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 128**	На странице 408
Пункт РО 2.04.06.63	**Осмотр узлов навески закрылков, подъемников, монорельсов и замена смазки в подшипниках**	Трудоемкость — 49,71 чел.-ч.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Снимите с самолета закрылки. Работу выполняйте, как указано в вып. 25, ч. 2, ТК № 2.		Т
2. Осмотрите узлы навески закрылков, узлы крепления подъемников и монорельсов, а также каретки, ролики, их подшипники и оси без разборки кареток. Убедитесь в отсутствии повреждений. Работу выполняйте, как указано в вып. 8, ТК № 18.		К
3. Смажьте подшипники и винтовые пары подъемников и кареток закрылков. Работу выполняйте, как указано в вып. 8, ТК № 22.		К
4. Установите на самолет закрылки. Работу выполняйте, как указано в вып. 25, ч. 2, ТК № 2.		К

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

К РО самолета Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 129**	На страницах 409—410
Пункт РО 2.04.03.78	**Осмотр обшивки фюзеляжа между шп. № 28—38 и стр. № 12, 13**	Трудоемкость — 0,42 чел.-ч.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от загрязнений обшивку фюзеляжа между шп. № 28—38 и стр. № 12, 13 Работу выполняйте, как указано в вып. 27.		Т
2. Осмотрите невооруженным глазом с расстояния не более 350 мм снаружи обшивку фюзеляжа между шп. № 28—38 и стр. № 12, 13 в зоне Б (рис. 129.1) и отметьте карандашом дефектные участки (возможные трещины, риски, забоины, нарушение ЛКП). При необходимости используйте подсвет.		К
3. Осмотрите с помощью лупы отмеченные участки и убедитесь в отсутствии трещин.	Продукты коррозии удалите и забоины устраните, как указано в вып. 26. При наличии трещин на обшивке фюзеляжа в районе скуловой балки произведите рентгеновский контроль скуловой балки. В случае обнаружения трещин на скуловой балке вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета. Обшивку отремонтируйте, как указано в вып. 26.	К

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Линейка $l = 250$ ГОСТ 427—75.	Лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83; лампа переносная ПЛ36-20.	Карандаш мягкий 2М—4М.

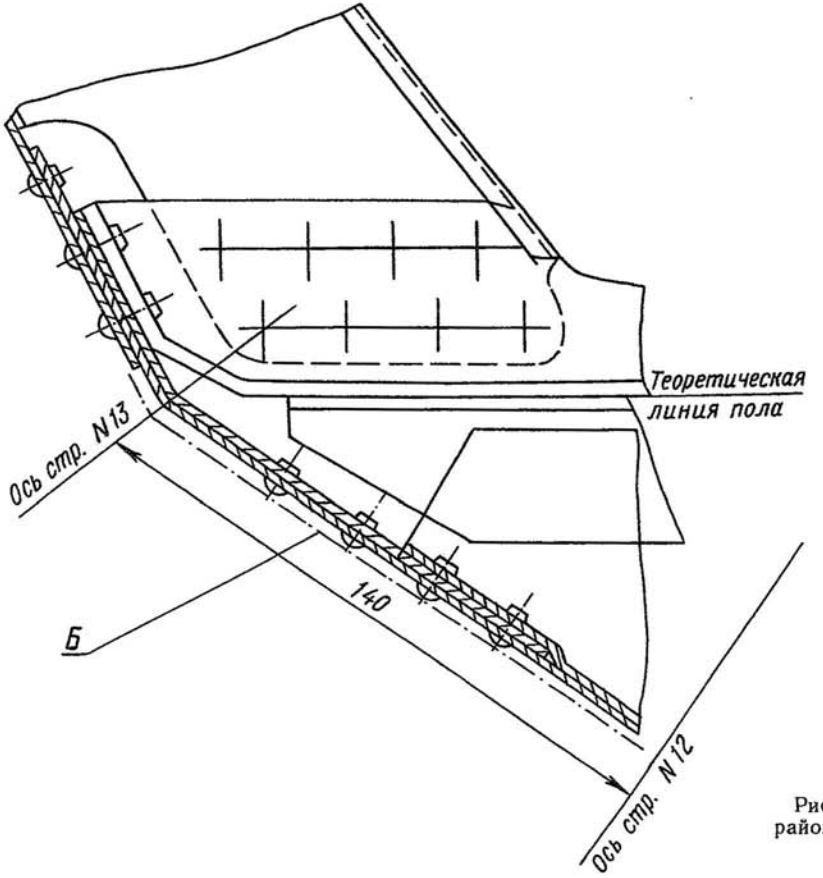
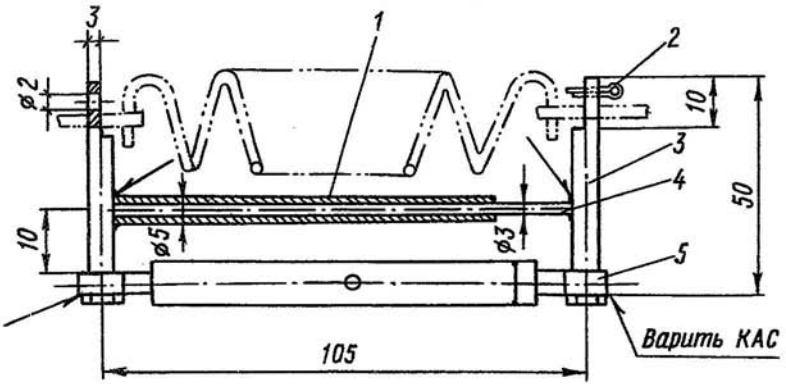


Рис. 129.1. Сечение обшивки фюзеляжа в районе скуловой балки между шп. № 28—38:

Б — зона контроля

К РО самолета Ан-26Б	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 130**	На страницах 411—414	
Пункт РО 4.00.00.16	**Статические и динамические испытания грузоподъемного устройства**	Трудоемкость, чел.-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откатите рампу под фюзеляж и убедитесь, что под порогом грузового люка установлен упорный домкрат.			Т
Примечание. При выполнении статических и динамических испытаний самолет должен быть установлен в ангаре или на ровной площадке с твердым покрытием.			
2. Установите каретки грузоподъемного устройства в крайнее заднее положение и навесьте на крюки подъемного устройства траверсу для подъема поддонов ПА-2,5 через динамометры ДПУ-5-2, рассчитанные на нагрузку 50кН (5000 кгс).			Т
3. Отключите механизмы ограничения нагрузки на тросах бортовых лебедок путем фиксации пружин механизмов струбцинами (рис. 130.1) или контровочной проволокой, для чего стяните ушки регулировочных болтов *2* и рычагов *5* пятью витками контровочной проволоки КО 1,0 (см. рис. 95.2).			Т
4. Проведите статические испытания грузоподъемного устройства.			К
Примечание. При минусовых температурах воздуха перед подъемом груза необходимо провернуть редуктор лебедки 10—15 оборотами рукоятки ручного привода при выключенном электромагнитном тормозе.			
4.1. Загрузите поддон ПА-2,5 балластом так, чтобы масса загруженного поддона была равна (3125^{+50}_{-20}) кг. Балласт на поддоне должен быть распределен так, чтобы при последующем подъеме поддона на крюк передней каретки приходилась нагрузка 18,65—19,05 кН (1865—1905 кгс), а на крюк задней каретки 12,4—12,7 кН (1240—1270 кгс).			
4.2. Установите поддон с балластом под каретки грузоподъемного устройства и закрепите стропы траверсы к поддону, введя захваты строп в угловые фитинги поддона, расположенные с его торцевых сторон.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 130

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
 Рис. 130.1. Струбцина для отключения механизма ограничения нагрузки на тросах лебедок: *1* — трубка; *2* — шплинт; *3* — болт М6; *4* — стержень; *5* — тандер 4.3. Убедитесь в подключении аэродромного источника электропитания к бортовой сети самолета. Напряжение аэродромного источника электропитания должно быть 24—29 В. 4.4. Установите переключатели «ЗАЩИТА. ЛЕВ. ПРАВ.» и «ПРИВОД» на коробке управления лебедками, расположенной на потолке между шп. № 39—40, в положение «ВКЛ».		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 130

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.5. Убедитесь, что включен электромагнитный тормоз на каждой лебедке (переключатель тормоза должен находиться в положении «ВКЛ.»). 4.6. Включите электромашинные усилители, нажав кнопки «ПУСК» на пульте управления лебедками (ПУЛ). 4.7. Плавно поверните одновременно обе рукоятки ПУЛ в сторону «ПОДЪЕМ», поднимите поддон на высоту 100 мм от земли, верните рукоятки ПУЛ в нейтральное положение и удерживайте поддон на весу в течение 5 мин. 4.8. Поверните одновременно обе рукоятки ПУЛ в сторону «СПУСК» и опустите поддон на землю. 4.9. Отсоедините траверсу от поддона и разверните поддон с балластом на 180° так, чтобы на передний крюк приходилась нагрузка 12,4—12,7 кН (1240—1270 кгс), а на задний 18,65—19,05 кН (1865—1905 кгс). 4.10. Подсоедините траверсу к поддону, поднимите поддон на высоту 100 мм и удерживайте его в течение 5 мин. 4.11. Опустите поддон на землю и отсоедините от него траверсу.		
5. Проведите динамические испытания грузоподъемного устройства.		К
5.1. Перегрузите балласт на поддоне так, чтобы масса загруженного поддона была равна (2750^{+50}_{-20}) кг. Балласт на поддоне должен быть распределен так, чтобы при последующем подъеме поддона на крюк передней каретки приходилась нагрузка 16,4—16,8 кН (1640—1680 кгс), а на крюк задней каретки 10,9—11,2 кН (1090—1120 кгс). 5.2. Закрепите стропы траверсы за поддон, медленно поднимите груз на высоту 100 мм от земли и проверьте надежность крепления поддона с траверсой к крюкам кареток. 5.3. Поднимите поддон на высоту, необходимую для его перемещения в грузовой кабине.		
5.4. Оттягивая стопор за лямку на передней каретке, переместите поддон в крайнее переднее положение и обратно. Катки кареток должны вращаться без пробуксовки.	При пробуксовке катков пролейте с помощью шприца их оси маслом МК-8.	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 130

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.5. Опустите поддон на землю и отсоедините стропы траверсы от поддона. 5.6. Разверните поддон с балластом так, чтобы на крюк передней каретки приходилась нагрузка 10,9—11,2 кН (1090—1120 кгс), а на крюк задней каретки 16,4—16,8 кН (1640—1680 кгс). 5.7. Повторите проверку согласно пп. 5.2—5.5.		
6. Осмотрите с подсветом тросы лебедок, монорельс, каретки и подвижные блоки грузоподъемного устройства. Убедитесь, что нет трещин, деформаций и других повреждений деталей, обрыва и выпучивания прядей на тросах.	При обнаружении неисправностей замените поврежденные детали и повторите работы согласно п. 4, 5.	К
7. Снимите динамометры и траверсу с крюков грузоподъемного устройства и поднимите подвижные блоки в крайнее верхнее положение.		Т
8. Уберите поддон с балластом от самолета.		Т
9. Выключите электромашинные усилители, нажав кнопку «СТОП» на ПУЛ и закрепите ПУЛ к кронштейнам по левому борту грузовой кабины.		Т
10. Установите переключатели «ЗАЩИТА. ЛЕВ. ПРАВ.» и «ПРИВОД» на коробке управления лебедками в положение «Выкл.».		Т
11. Включите в работу механизмы ограничения нагрузки на тросах лебедок, для чего снимите ранее установленные струбцины или проволоку.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-5-2 ГОСТ 13837—79.	Поддон ПА-2,5 с балластом; траверса для погрузки поддонов; лампа переносная ПЛ36-20; струбцина для отключения механизма ограничения нагрузки на тросы лебедки; стремянка 24-9012-0.	

- Технологическую карту № 131 – исключить;

- внести Технологическую карту № 163: "Проверка нижнего пояса заднего лонжерона центроплана по радиусному переходу лапки у первюры № 2", рекомендованную АНТК им. О.К. Антонова (Предварительное извещение 24.03.137.113 РО от 05.1998 г.) и разместить ее после технологической карты № 138 (карта на трех страницах, см. приложение);

К РО самолета Ан-26	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 132**	На страницах 417—419	
Пункт РО 4.00.00.15	**Статические и динамические испытания грузоподъемного устройства**	Трудоемкость — 6,00 чел.-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откатите рампу под фюзеляж и убедитесь, что под порогом грузового люка установлен упорный домкрат.			Т
Примечание. При выполнении статических и динамических испытаний самолета, он должен быть установлен в ангаре или на ровной площадке с твердым покрытием (бетон, асфальт).			
2. Установите каретку грузоподъемного устройства в крайнее заднее положение.			Т
3. Загрузите поддон ПА-2,5 балластом и установите его под кареткой грузоподъемного устройства.			Т
3.1. Для проведения статических испытаний кареток грузоподъемностью 1500 кг масса загруженного поддона должна быть равна $1500 \times 1{,}25 = 1875$ кг, кареток грузоподъемностью 2000 кг масса загруженного поддона должна быть равна $2000 \times 1{,}25 = 2500$ кг.			
3.2. Для проведения динамических испытаний кареток грузоподъемностью 1500 кг масса загруженного поддона должна быть равна $1500 \times 1{,}1 = 1650$ кг, кареток грузоподъемностью 2000 кг масса загруженного поддона должна быть равна $2000 \times 1{,}1 = 2200$ кг.			
Примечание. При минусовых температурах окружающего воздуха перед подъемом груза проверните редуктор лебедки 10—15 оборотами рукоятки ручного привода при выключенном электромагнитном тормозе.			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 132		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Убедитесь, что включен электромагнитный тормоз лебедки. Переключатель тормоза на лебедке должен находиться в положении «ВКЛ.».		Т
5. Подсоедините крюк подвижного блока каретки грузоподъемного устройства самолета через специальный крюк *3* (см. рис. 95. 1) и динамометр ДПУ-5, рассчитанный на нагрузку 50кН (5000 кгс) к доработанной траверсе для подъема грузов. На траверсу самолета Ан-26 должны быть установлены четыре стропы с захватами для крепления поддона ПА-2,5 (из комплекта траверсы самолета Ан-26Б).		Т
6. Установите переключатели «ЗАЩИТА» и «ПРИВОД» на коробке управления грузоподъемным устройством, расположенной между шп. № 33, 34 слева, в положение «ВКЛ.».		Т
7. Включите электромашинный усилитель, нажав кнопку «ПУСК», на пульте управления лебедкой (ПУЛ).		Т
8. Закрепите стропы траверсы к поддону, введя захваты строп в угловые фитинги поддона, расположенные с его торцевых сторон.		Т
9. Проведите статические испытания грузоподъемного устройства.		К
9.1. Плавно поверните рукоятку ПУЛ в сторону «ПОДЪЕМ» и поднимите поддон массой (1875^{+30}_{-10}) кг или (2500^{+30}_{-10}) кг на высоту 100—200 мм и верните рукоятку ПУЛ в исходное положение.		
9.2. Выдержите поддон на весу в течение 10 мин.		
9.3. Поверните рукоятку ПУЛ в сторону «СПУСК» и опустите поддон на землю.		
10. Проведите динамические испытания грузоподъемного устройства.		К
10.1. Поднимите лебедкой поддон массой (1650^{+30}_{-10}) кг или (2200^{+30}_{-10}) кг на высоту, достаточную для транспортировки его вдоль фюзеляжа.		
10.2. Переместите поддон в крайнее переднее положение и опустите на пол фюзеляжа.		
10.3. Поднимите лебедкой поддон и переместите каретку с грузом в крайнее заднее положение.		
10.4. Опустите поддон на землю.		
11. Выключите электромашинный усилитель, нажав кнопку «СТОП» на ПУЛ.		Т
12. Установите переключатели «ЗАЩИТА» и «ПРИВОД» на коробке управления грузоподъемным устройством в положение «ВЫКЛ».		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 132

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
13. Осмотрите с подсветом трос лебедки, монорельс, каретку и подвижный блок грузоподъемного устройства. Убедитесь, что нет трещин, деформаций и других повреждений деталей, обрыва и выпучивания прядей на тросах. 14. Уберите динамометр, траверсу и поддон с балластом от самолета.	При обнаружении неисправностей, замените поврежденные детали и повторите работы согласно п. 6—12.	К Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Динамометр ДПУ-5-2 ГОСТ 13837—79.	Поддон ПА-2,5 с балластом; лампа переносная ПЛ36-20; доработанная траверса с четырьмя стропами для подъема поддона ПА-2,5 (из комплекта самолета Ан-26Б).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 133**	На странице 420
Пункт РО 4.00.00.07	Промывка вакуумных клапанов системы дренажа топливных баков.	Трудоемкость 1,66 чел. - ч.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянки и противни в районах воздухозаборников дренажей топливных баков.		Т
2. Отвинтите отверткой винты и откройте крышки лючков ПОС между нервюрами № 11-12 крыла.		Т
3. Промойте вакуумные клапаны дренажа топливных баков, не снимая их с самолета, для чего подайте шприцом резкой струей нефрас в вертикальную трубку дренажей. Повторите операцию 3-4 раза. Нефрас должен выходить через горизонтальную трубку.		Т
4. На самолетах Ан-30 и Ан-26, доработанных в системе дренажа топливных баков установкой дополнительно дренажного бачка и крана слива (на каждом крыле), промывку вакуумных клапанов производите в следующем порядке: 4.1. Слейте полностью топливо из дренажного бачка через сливной клапан, расположенный на нижней поверхности носка крыла у нервюры № 12, с помощью сливного приспособления 24-9243-160 из комплекта наземного оборудования. Оставьте установленное приспособление (с открытым сливным клапаном) на крыле;		**Т**

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 133		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2. Установите специальный переходник (см. рис. 133.1) на вертикальную трубку дренажей, надвинув переходник на трубку дюритовой частью; 4.3. Подайте шприцом резкой струей нефрас в вертикальную трубку дренажей через переходник. По окончании подачи пережмите пальцами резиновую трубку переходника и выведите шприц из переходника. Наберите в шприц новую порцию нефраса и повторите операцию с подачей нефраса в вертикальную трубку 3-4 раза. Нефрас должен выходить через сливное приспособление, установленное на сливном клапане; 4.4.По окончании промывки вакуумного клапана подставьте под вертикальную трубу дренажей емкость, освободите от пережатия резиновую трубку переходника и слейте остатки нефраса из вертикальной трубки; 4.5. Снимите сливное приспособление и убедитесь в надежности закрытия сливного клапана. 5. Закройте лючки ПОС и завинтите винты их крепления.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 133

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Уберите стремянки и противни от самолета.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Стремянки 24-9002-500; шприц для промывки деталей; отвертка с крестообразным шлицем 24-9021-20.	Нефрас – С50/170.

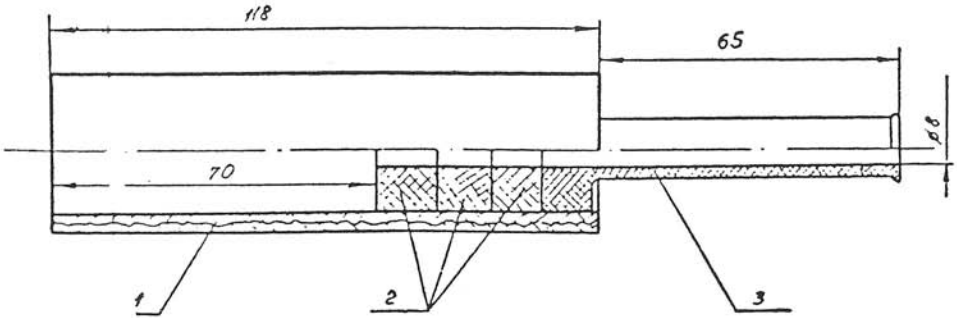


Рис. 133.1. Специальный переходник для промывки вакуумных клапанов:
1. дюритовый рукав с внутренним ø 27 мм
2. резиновые шайбы (пистоны)
3. резиновая трубка

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 134**	На странице 421
Пункт РО 4.00.00.10	**Проверка состояния компенсаторов межстекольного пространства окон пассажирской кабины**	Трудоемкость: Ан-24 — 5,90, Ан-26 — 2,62, Ан-30 — 1,97 чел.-ч.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отвинтите отверткой винты и снимите окантовки окон пассажирской кабины.		Т
2. Извлеките из прорезей резиновые компенсаторы межстекольного пространства окон.		Т
3. Осмотрите резиновые компенсаторы межстекольного пространства окон и штуцеры на остеклении. Убедитесь, что нет порезов и порывов компенсаторов, повреждений штуцеров. Верхний штуцер должен быть закрыт резиновой заглушкой. Резиновые заглушки и компенсаторы должны быть привязаны к штуцерам технической ниткой типа «МАККЕЙ».	Поврежденные компенсаторы замените, как указано в ТК № 3. При повреждении штуцеров, замените остекление окна, как указано в вып. 25, ч. 2. Если обломан нижний штуцер остекления, заклейте его, как указано в вып. 26, разверните стекло на 180° так, чтобы исправный штуцер находился в нижней точке окна и подсоедините резиновый компенсатор к исправному штуцеру.	Т
4. Восстановите ЛКП окантовок окон. Работу выполняйте, как указано в вып. 26.		Т
5. Установите на место окантовки окон и закрепите их винтами. ТТ на установку окантовок изложены в ТК № 3.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
	Отвертка ГОСТ 24437—80; лампа переносная ПЛ36-20.	

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 135**	На страницах 422—427
Пункт РО 2.04.06.21	**Проверка нижних поясов переднего и заднего лонжеронов центроплана в зоне радиусных переходов нижней горизонтальной полки у нервюр № 2, 3,**	Трудоемкость, чел.-ч.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что открыты нижние откидные панели центроплана, крышки верхних люков на центроплане и мотогондолах, крышки боковых люков на силовых зализах фюзеляжа под крылом.		Т
2. Удалите загрязнения и герметик с поверхности нижних поясов переднего и заднего лонжеронов центроплана в районах радиусных переходов нижней горизонтальной полки у нервюр № 2,4, 5, 6 - передний лонжерон и у нервюр № 2, 3 - задний лонжерон в зонах К и М (Рис. 135.1...135.5).		Т
3. Осмотрите, применяя подсвет, с помощью лупы, а затем проверьте вихретоковым методом в доступных местах нижние пояса переднего лонжерона у нервюр № 2, 4, 5, 6 и заднего лонжерона у нервюр №2,3 в зонах К и М. Датчик типа «Карандаш» (преобразователь ПН-12 ПА1) перемещайте согласно схемам, указанным на рис. 135.3. Убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин вопрос об устранении дефекта дальнейшей эксплуатации самолета решайте совместно с представителем предприятия—разработчика.	И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД с прямым и Г-образным датчиками.	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ36-20; кисть волосяная ГОСТ 10597—80; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82.

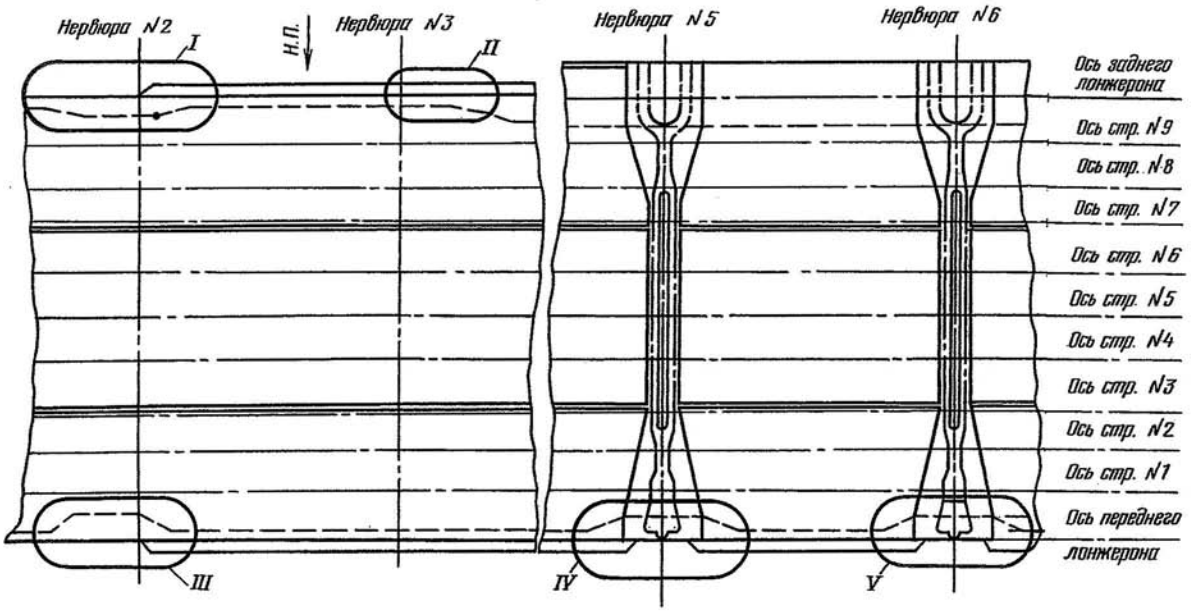


Рис. 135.1. Вид снаружи на нижнюю панель центроплана:
I, II, III, IV, V — контролируемые участки

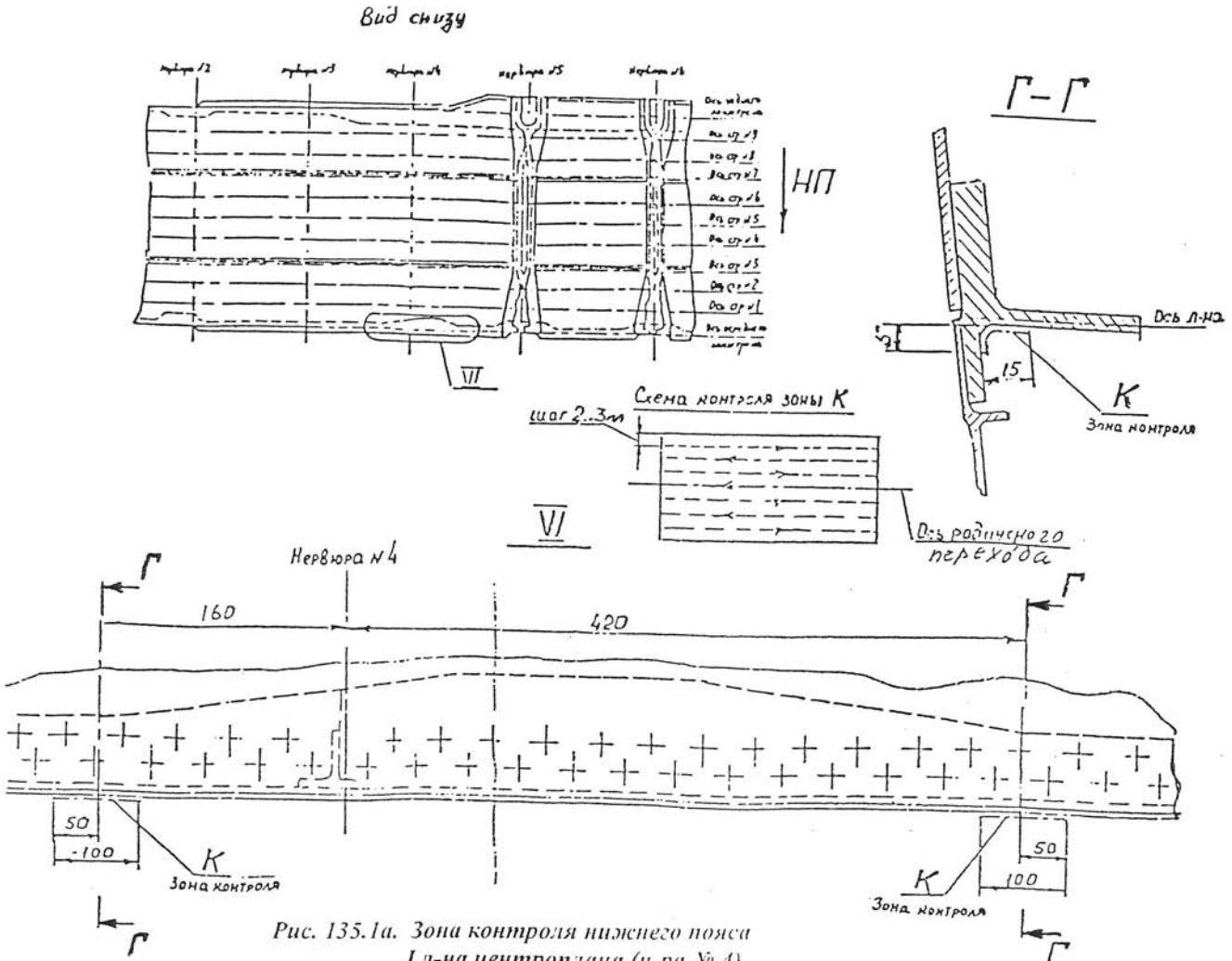


Рис. 135.1а. Зона контроля нижнего пояса I л-на центроплана (н-ра № 4)

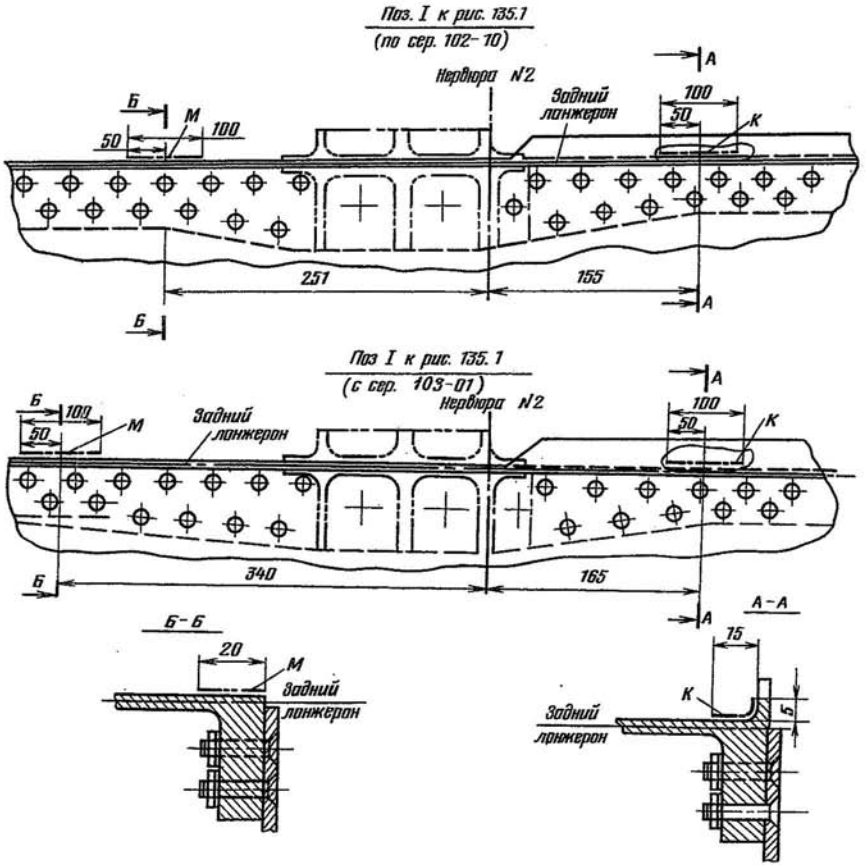


Рис. 135.2. Вид снаружи на нижнюю панель центроплана:

М, К — зоны контроля

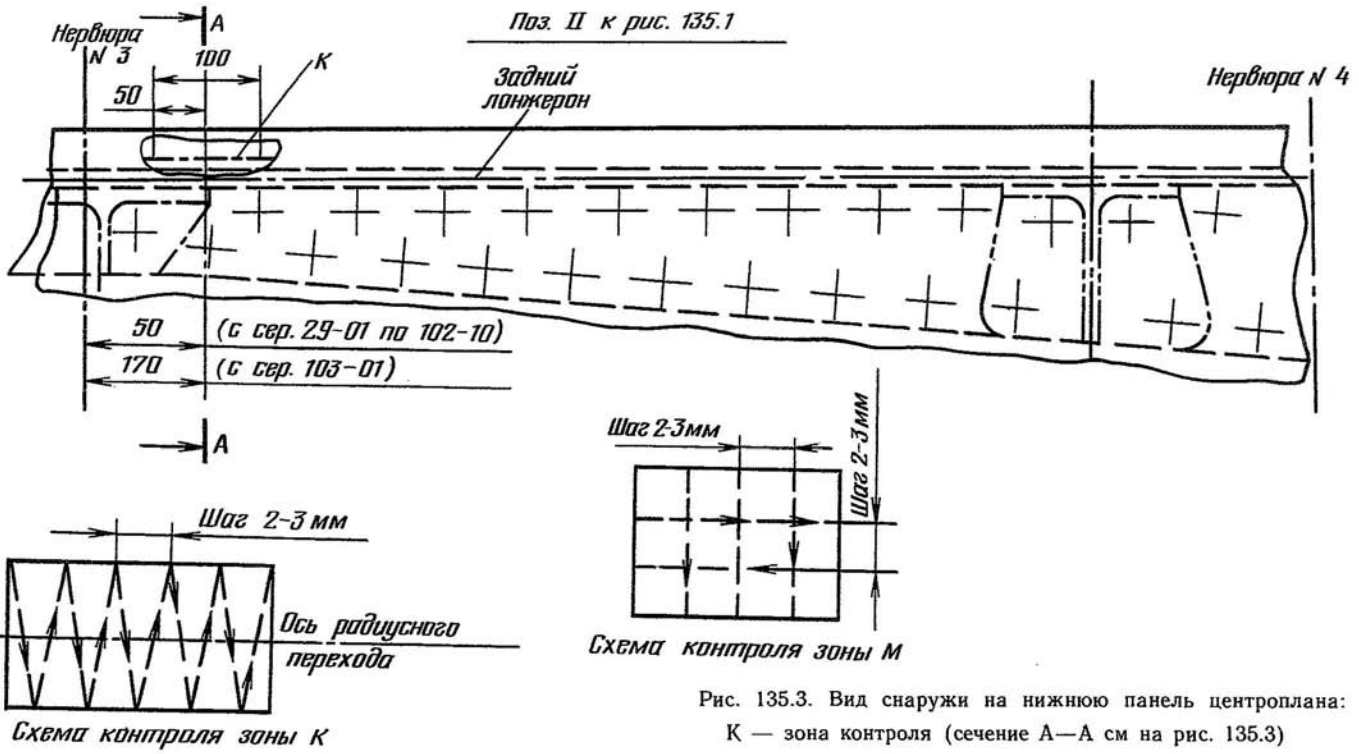


Рис. 135.3. Вид снаружи на нижнюю панель центроплана: К — зона контроля (сечение А—А см на рис. 135.3)

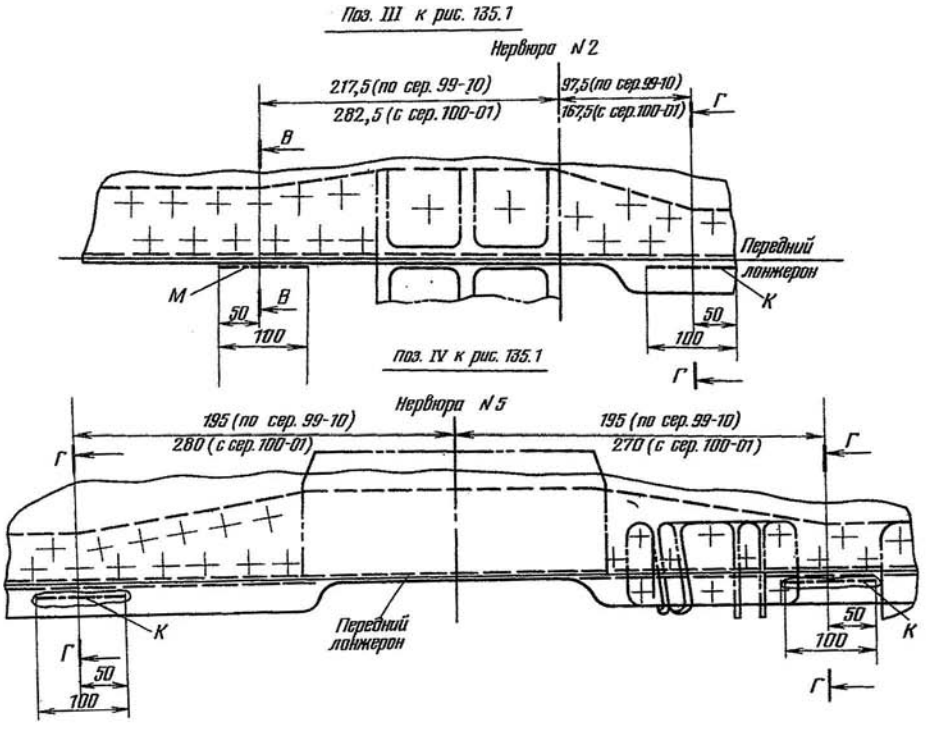


Рис. 135.4. Вид снаружи на нижнюю панель центроплана:

К, М — зоны контроля (сечения В—В и Г—Г см. на рис. 135.5)

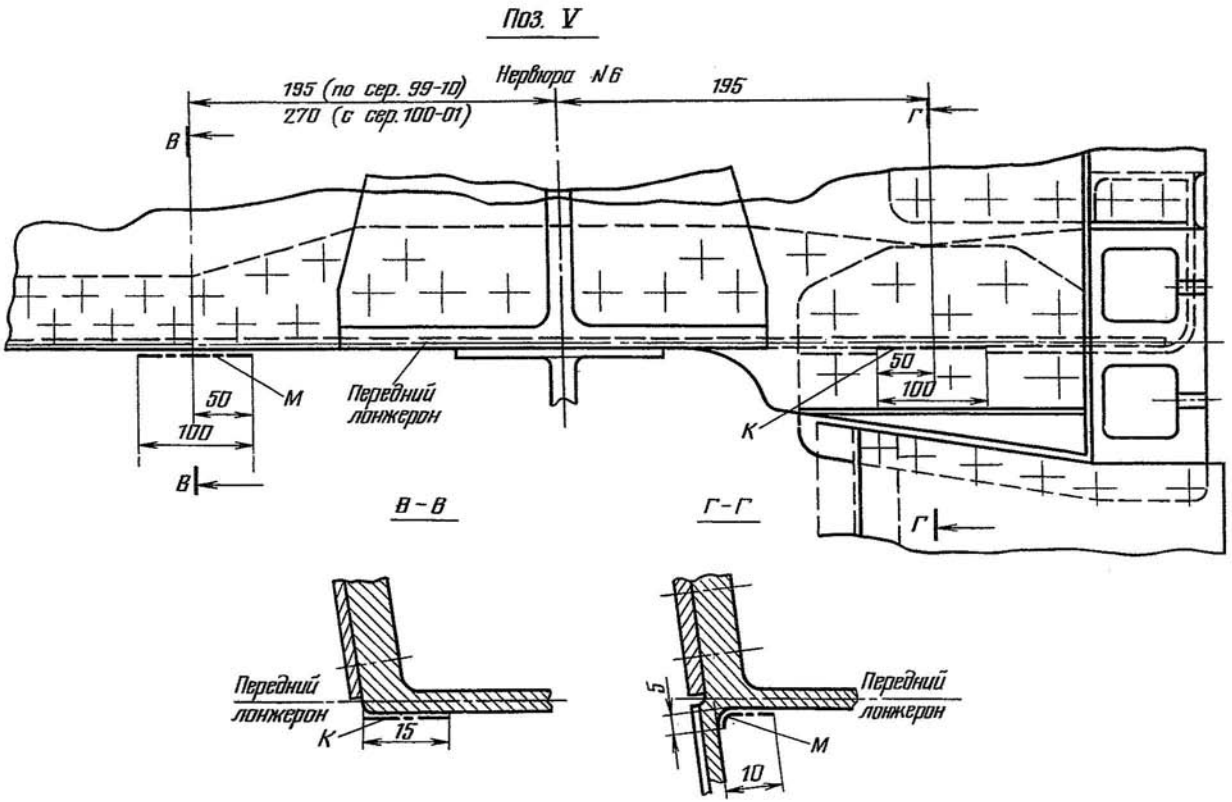


Рис. 135.5. Вид снаружи на нижнюю панель центроплана:
К, М — зоны контроля

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 136**	На страницах 428—429
Пункт РО 2.04.01.50, **2.04.03.33**	**Осмотр и проверка накладок, установленных на нижней панели центроплана в районе сливного крана**	Трудоемкость, чел.-ч.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Удалите ветошью, смоченной нефрасом загрязнения с накладок, установленных на нижней панели центроплана в районе выреза у сливного крана между нервюрами № 3, 4.		Т
2. Осмотрите с расстояния не более 250 мм накладки, установленные на нижней панели центроплана в районе сливного крана в зонах А, Б (рис. 136.1) и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения).		И
3. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места и убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин, вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	И
4. Проверьте вихретоковым дефектоскопом перемычку выреза накладок в зонах: А — перемещая преобразователь по контуру выреза накладки на расстояние 2—3 мм от края выреза; Б — перемещая преобразователь по накладке на расстоянии 2—3 мм от ее края. Трещины, забоины, коррозионные повреждения не допускаются.	Удалите продукты коррозии, зачистите забоины, восстановите ЛКП. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	И

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД.	Стремянка 24-9002-500; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная, ТУ 63-178-77—82; карандаш 2М — 4М.

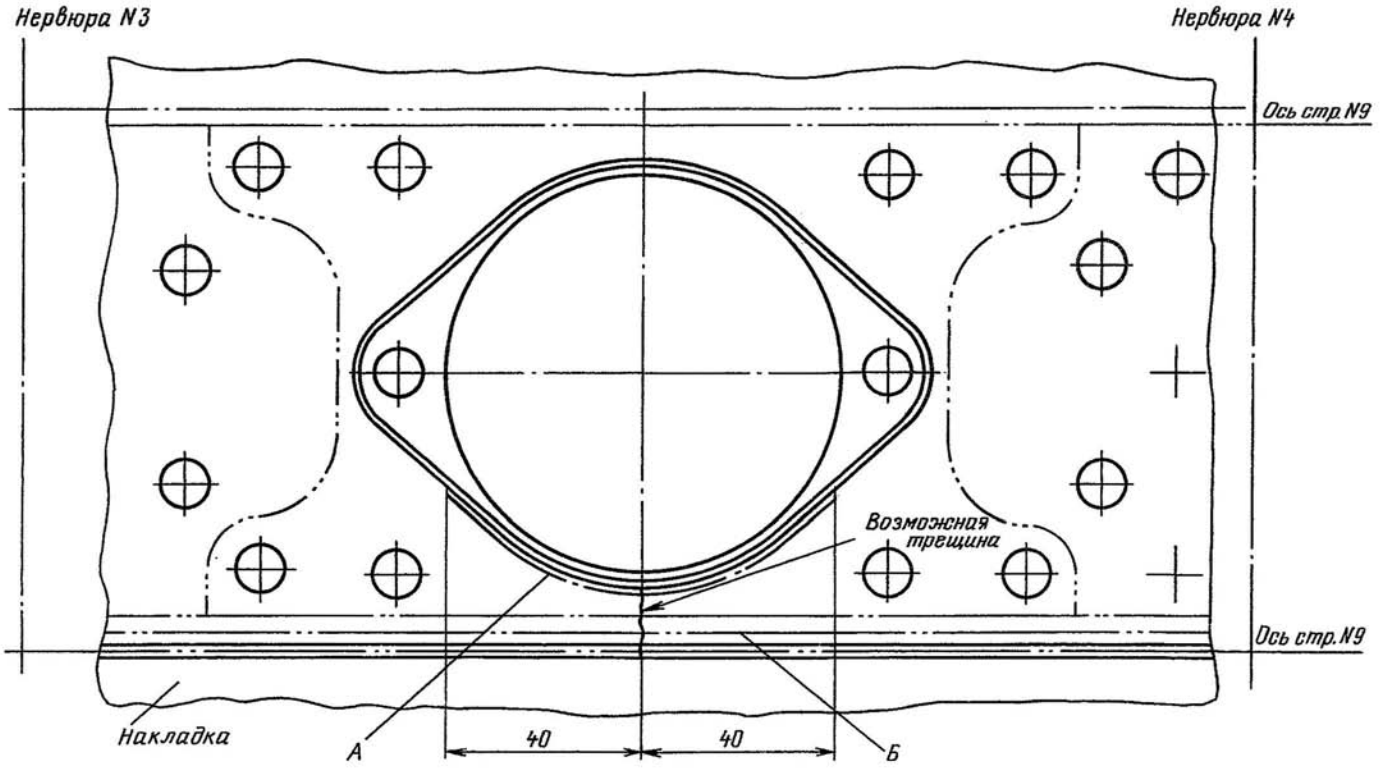


Рис. 136.1. Вид снаружи и на нижнюю панель центроплана в районе сливного крана:
А, Б — зоны контроля

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 137**	На страницах 430—432	
Пункт РО 2.04.03.34	**Проверка накладок, установленных на нижней панели СЧК, в районе выреза под топливные насосы ЭЦН-14**	Трудоемкость, чел.-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что сняты обтекатели электроприводов подключения топливных насосов ЭЦН-14. Работу выполняйте, как указано в ТК № 93.			Т
2. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью накладки на нижней панели СЧК вокруг вырезов под топливные насосы ЭЦН-14. Поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, грязи, масла, герметика.		Герметик с поверхности зон контроля удалите неметаллическим скребком (на расстоянии до 3 мм от головки болта герметик не удаляйте).	Т
3. Осмотрите с расстояния не более 250 мм накладки, установленные на нижней панели СЧК, в районе вырезов под топливные насосы ЭЦН-14 в зонах А, Б (рис. 137.1) и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, забоины, коррозионные повреждения, нарушения ЛКП).			И
4. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места и убедитесь, что нет трещин.		При обнаружении трещин, вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	И
5. Проверьте вихретоковым дефектоскопом усиливающие накладки на нижней панели СЧК в зонах: 5.1. А — перемещая преобразователь вокруг головки болта на расстоянии 3—4 мм от ее края; 5.2. Б — перемещая преобразователь по контуру выреза накладки на расстоянии 2—3 мм от края выреза. Трещины, забоины, коррозионные повреждения не допускаются.		Удалите продукты коррозии, зачистите забоины, восстановите ЛКП. При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия—разработчика самолета.	И

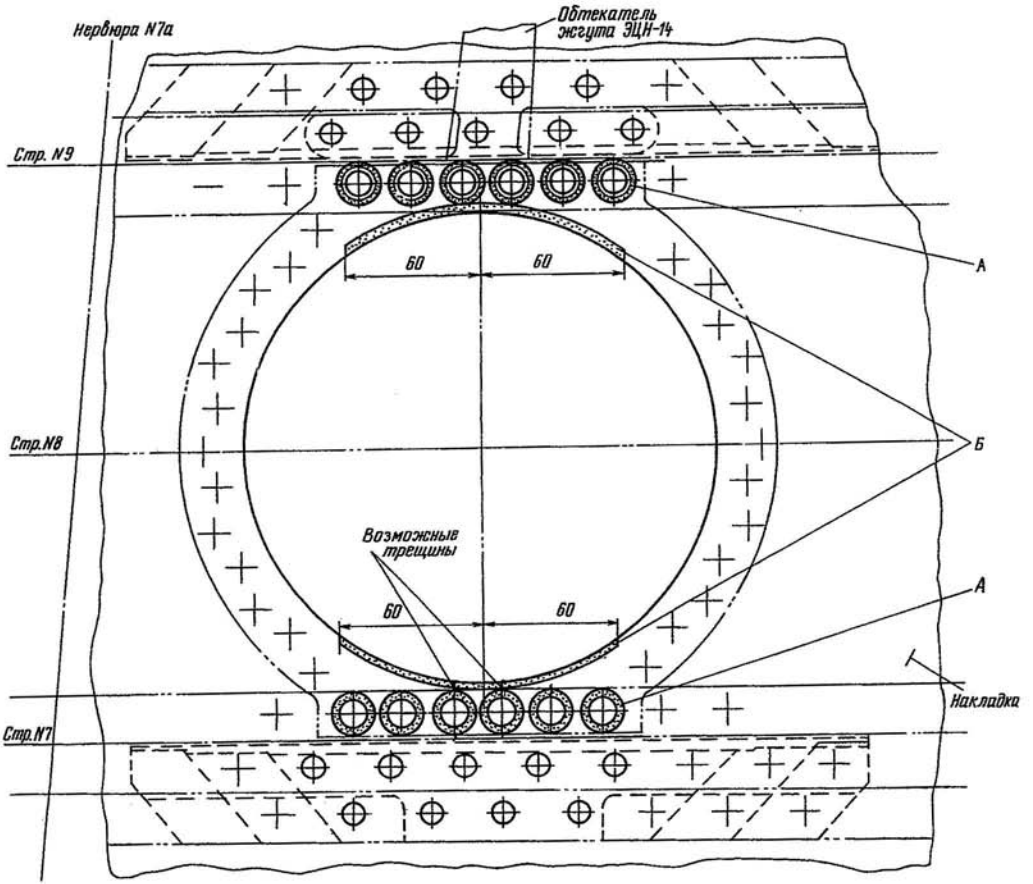


Рис. 137.1. Вид на наружную панель СЧК в зоне выреза под топливный насос ЭЦН-14: А, Б — зоны контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 137

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

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н «Проба-5» или ТВД.	Стремянка 24-9002-500; лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706—83.	Нефрас-С 50/170; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77—82; карандаш 2М—4М.

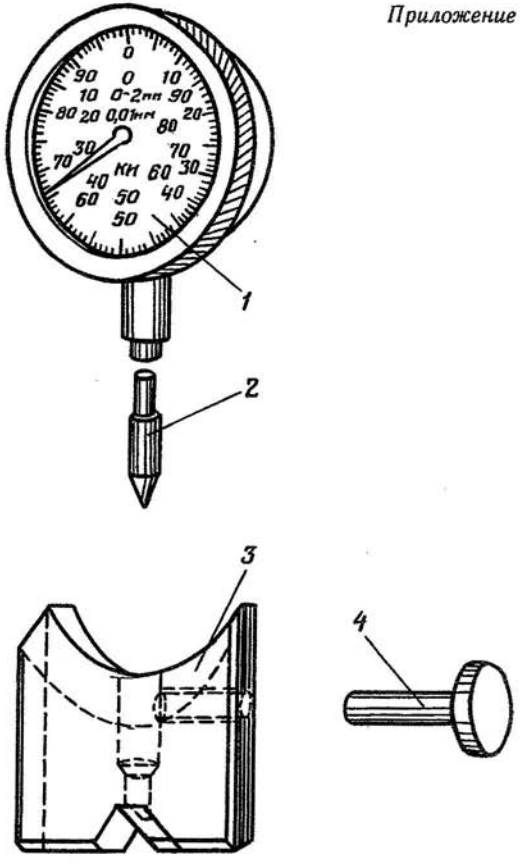
Приспособление для измерения глубины рисок, забоин

Приспособление предназначено для измерения мелких механических повреждений и коррозии глубиной 0,1—2 мм. Глубину повреждения определяйте в следующем порядке:

1. Установите приспособление на участок поверхности рядом с повреждением;
2. Вращая обод циферблата, установите «0» шкалы против стрелки;
3. Установите приспособление так, чтобы щуп попал в поврежденный участок поверхности;
4. Определите глубину повреждения по показанию стрелки индикатора.

Примечания: 1. Для определения глубины коррозии на поврежденной поверхности зачистите шлифовальной шкуркой № 5—12 участок в поперечнике 3—5 мм. Полноту удаления продуктов коррозии на зачищаемом участке контролируйте с помощью лупы 4—10-кратного увеличения.

2. При определении глубины повреждений на поверхностях с ЛКП «0» шкалы устанавливайте после снятия растворителем ЛКП.



Приспособление для измерения глубины рисок, забоин:

1 — индикатор часового типа с ценой деления 0,01 мм, предел измерения 0—2 мм; *2* — щуп с радиусом закругления рабочей части 0,03 мм; *3* — основание из оргстекла; *4* — стопорный винт

ТК 158 - 164 введены ДААУ № 58/17.12.97.

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 138**	На страницах	
Пункт РО 2.04.01.54	**Проверка** кронштейнов крепления монорельсов закрылков	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Отверните замки и откройте откидные панели СЧК. Для самолетов Ан-24 по серию 25-10 дополнительно откройте откидные панели центроплана по II лонжерону.			Т
2. Удалите ЛКП с поверхности зон контроля (рис. 138.1). Работу выполняйте как указано в вып. 26 ТУ, раздел 16.			Т
3. Осмотрите с лупой и подсветом зоны контроля В, Г, Д, К согласно рис. 138.2.		При обнаружении механических повреждений (забоин, рисок) произведите их удаление как указано в вып. 8, 9 ТУ, ТК № 19).	И
4. Произведите вихретоковый контроль кронштейнов крепления монорельсов закрылков в зонах:		При обнаружении трещин кронштейнов замените.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 138		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.1. В - перемещая преобразователь (датчик) вокруг головки болта (шайбы) на расстоянии (4-5) мм от ее края (поз. 2 рис. 138.2). 4.2. Г - перемещая преобразователь (датчик) согласно схеме на поз. 1 рис. 138.2. 4.3. Д - перемещая преобразователь (датчик) по боковой поверхности кронштейна на расстоянии 2-3 мм от края проушины (поз. 2 рис. 138.2). 4.4. К - перемещая преобразователь (датчик) согласно схеме на поз. 2 рис. 138.2. Контроль кронштейнов установленных на центроплане (3 и 4 нервюра крыла) производите только на самолетах Ан-24 по серию 25-10. Вихретоковый контроль выполняйте в соответствии с рекомендациями "Руководства по неразрушающему контролю самолета Ан-24" (Указание МГА от 24.-4.81 г. № 23.1.7-45) и техописанием и инструкцией по эксплуатации дефектоскопа "Проба-5" ("ТВД"). Убедитесь в отсутствии трещин.		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 138			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Восстановите ЛКП в зонах контроля, как указано в вып. 26 ТК, раздел 16. 6. Закройте откидные панели и заверните их замки.			Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Вихретоковые дефектоскопы типа "Проба-5" с преобразователями ПН12 ПА4 и ПН12ПА1, или "ТВД" с датчиками типа "Карандаш" и Г-образным.	Лампа переносная ПЛ 36-10; лупа ЛП 4-кратного увеличения, ГОСТ 15706-13; стремянка 24-90020500; отвертка, ГОСТ 24437-80	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354-79; смывка АФТ-1, ТУ 6-101202-76; растворитель 645, ГОСТ 18188-72; нефрас - С50/170, ГОСТ 8505-80.	

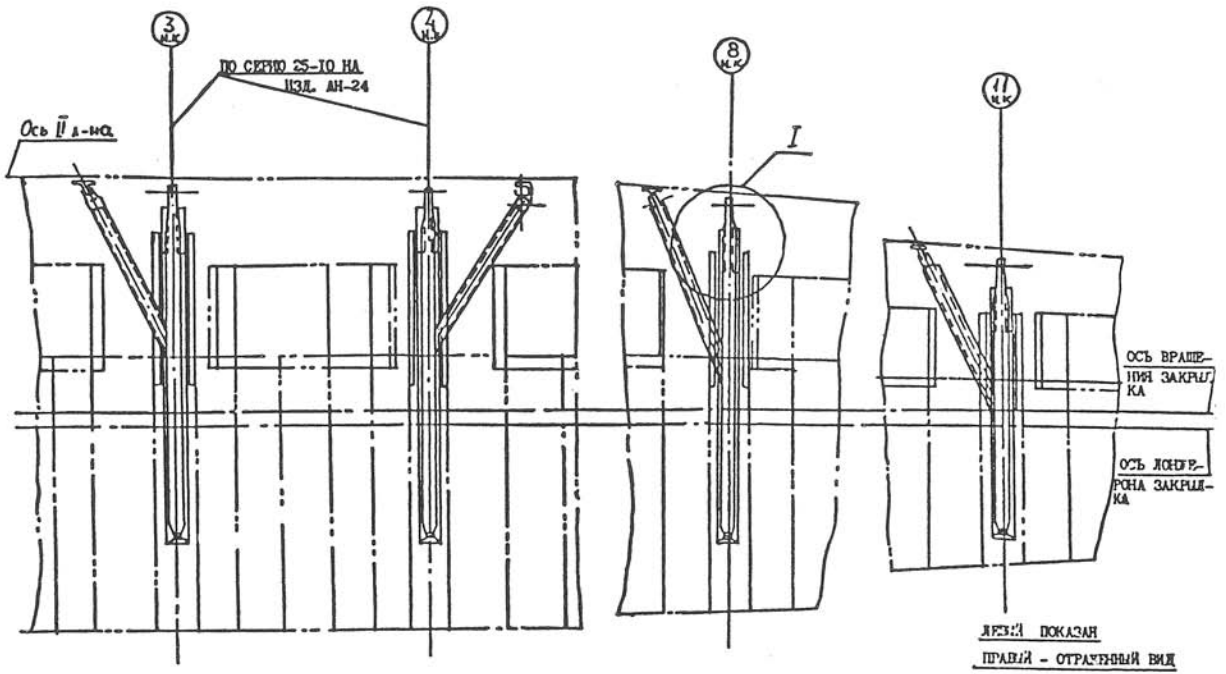


Рис. 138.1. ВИД СНИЗУ НА ЗАКРЫЛКИ ЦЕНТРОПЛАНА И С Ч К

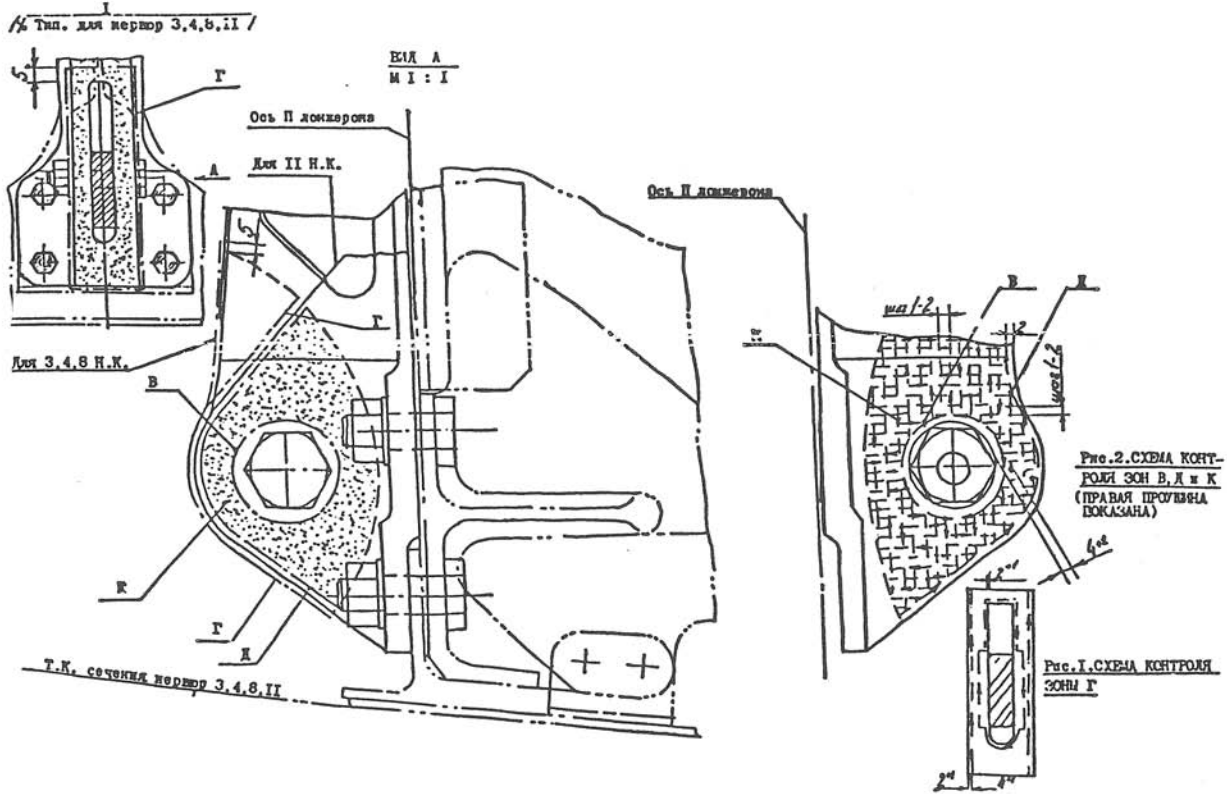


Рис.138.2. Зона контроля В,Г,Д,К кронштейнов крепления монорельсов закрылков

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 139**	На страницах	
Пункт РО 2.04.01.55а 2.04.06.29	Проверка нижнего пояса переднего лонжерона центроплана по радиусным переходам лапок у нервюры № 2	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте откидные панели центроплана, отвернув винтовые замки.			Т
2. При проведении вихретокового контроля снимите носок крыла между нервюрами № 2-4 , отвернув винты крепления.			Т
3. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, грязи и масла.			Т
4. При проведении вихретокового контроля удалите ЛКП и герметик с поверхности зон контроля. Работу выполняйте, как указано в вып. 26.			Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 139		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Осмотрите с расстояния не более 250 мм зоны контроля В, Г (рис. 139.1), используя подсвет, лупу 4-го кратного увеличения и поворотное зеркало. Убедитесь в отсутствии трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	К
6. Произведите вихретоковый контроль нижнего пояса переднего лонжерона центроплана по радиусным переходам ланок у нервюры № 2 - в зонах: 6.1. В - перемещая преобразователь согласно схеме, указанное на рис. 139.1. Выявляются трещины длиной 10 мм и более, считая от края пояса. 6.2. Г - перемещая преобразователь вдоль контура лапки на расстоянии 2 мм от ее края. Выявляются трещины длиной 5 мм и более. Убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	И
7. Восстановите ЛКП в зонах контроля, как указано в вып. 26, раздел 16.		

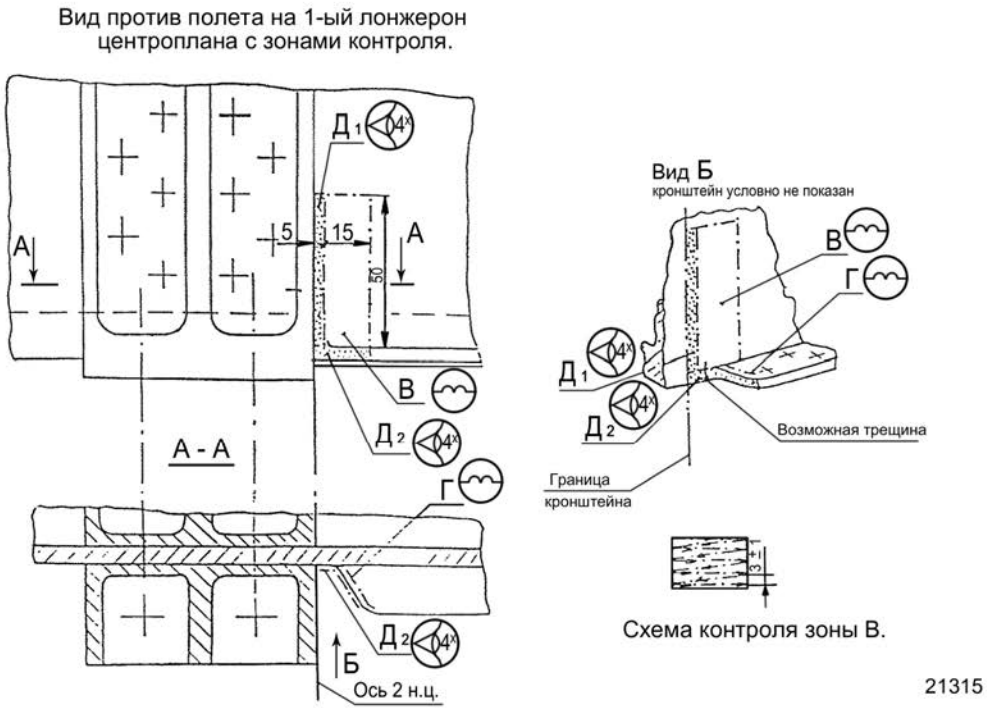


Рис. 139.1. Нижний пояс переднего лонжерона центроплана по радиусным переходам лапок у нервюры № 2

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 139		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Установите на место носок крыла, завернув винты крепления.		Т
9. Закройте откидные панели центроплана, завернув винтовые замки.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Выхретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н ("Проба-5") с преобразователем ПН-12ПА1 (датчик типа "карандаш").	Стремянка 24-9002-500, лампа переносная ПЛ36-10, отвертка слесарно-монтажная, лупа 4-го кратного увеличения ГОСТ 25706-83, поворотное зеркало 24-9020-800.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354-79; смывка АФТ-1, ТУ 6-101202-76; растворитель 645, ГОСТ 18188-72; нефрас - С50/170, ГОСТ 8505-80.

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 140**	На страницах	
Пункт РО 2.04.06.28 2.04.06.52	Проверка кареток закрылков у нервюр № 8 и № 11	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Выпустите закрылки от основной гидросистемы, как указано в ТК № 13 вып. 10.			Т
2. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью поверхности зон контроля. Поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, грязи и масла.			Т
3. Осмотрите с расстояния не более 250 мм наружные плоскости левой и правой щек кареток закрылков: - 24 -3804-50 (на самолетах Ан-24 с сер. 06-01 по 49-10) у нервюры № 8 (рис. 140.1); - 24-3805-80 (на самолетах Ан-24 с сер. 06-01 по 49-10) у нервюры № 11 (рис. 140.2);		Удалите продукты коррозии. Механические повреждения, забоины зачистите.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 140		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
- 24-3804-90 (на самолетах Ан-24 с сер. 50-01, Ан-26 с сер. 01-01) у нервюры № 8 (рис. 140.3); - 24-3805-100 (на самолетах Ан-24 с сер. 50-01, Ан-26 с сер. 01-01) у нервюры № 11 (рис. 140.4). Отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, забоины, коррозионные поражения).		
4. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места и убедитесь, что нет трещин.	При наличии трещин замените каретку закрылка.	И
5. Проверьте вихретоковым дефектоскопом наружные плоскости левой и правой щек кареток 24--3804-50 (рис. 140.1), 24-3805-80 (рис. 140.2) закрылков в зонах:	При наличии трещин замените каретку закрылка.	И
5.1. А - перемещая преобразователь вокруг головки болта на расстоянии 15 мм от ее края;		

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 140		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.2. Б - перемещая преобразователь согласно схеме, указанной на рис. 140. 5.3. В - перемещая преобразователь вдоль края щеки каретки, не приближаясь к краю ближе 2 мм. Убедитесь, что нет трещин. 6. Проверьте вихретоковым дефектоскопом наружные плоскости левой и правой щек кареток 24-3804-90 (рис. 140.3), 24-3805-100 (рис. 140.4) закрылков в зонах: 6.1. Б - перемещая преобразователь согласно схеме, указанной на рис. 140.4. 6.2. В - перемещая преобразователь вокруг головки болта на расстоянии 3-4 мм от ее края.	При наличии трещин замените каретку закрылка.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 140			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.3. Г - перемещая преобразователь согласно схеме, указанной на рис. 140.4. Убедитесь, что нет трещин. 7. Уберите закрылки от основной гидросистемы, как указано в ТК № 13 вып. 10.			Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н "Проба-5" с преобразователем ПН-12ПА1.	Стремянка 24-9002-500, лупа 4-го кратного увеличения ГОСТ 25706-83, лампа переносная ПЛ36-20.	Нефрас С50/170, ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-88, карандаш М-4М.	

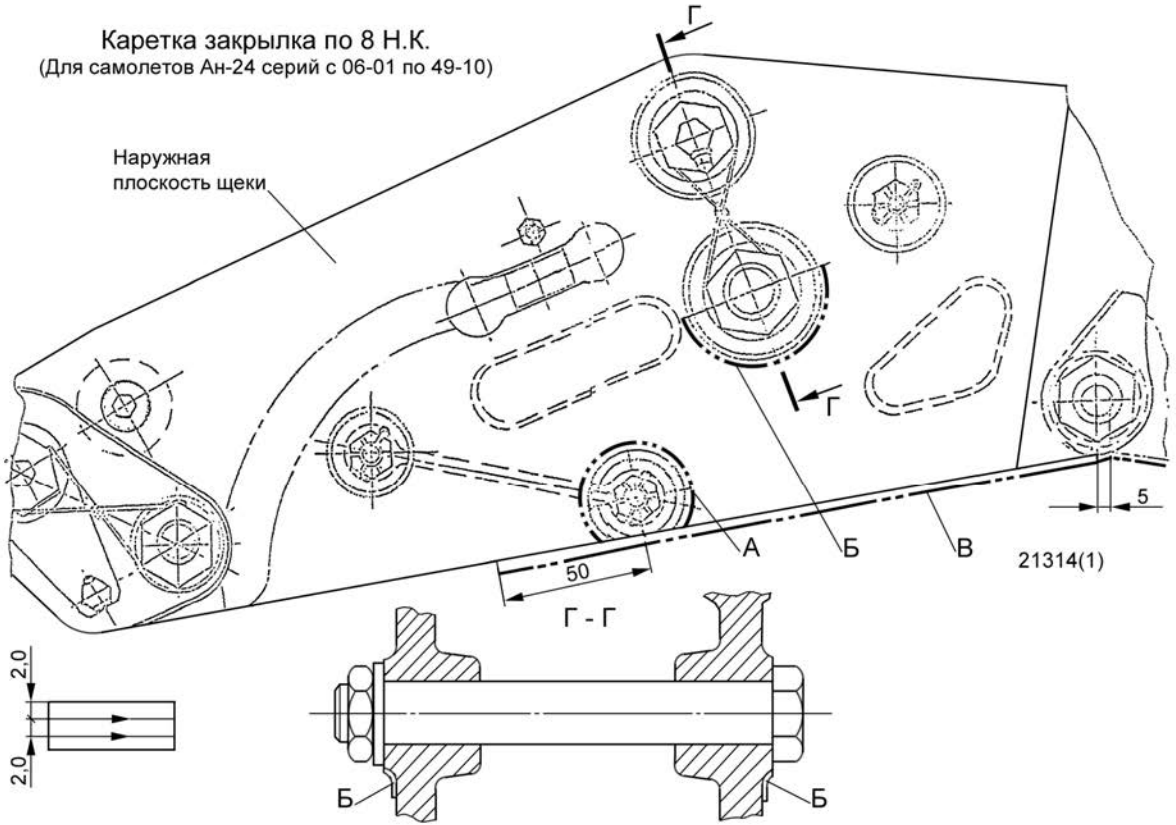


Рис. 140.1. Каретка закрылка 24-3804-50 у нервюры № 8

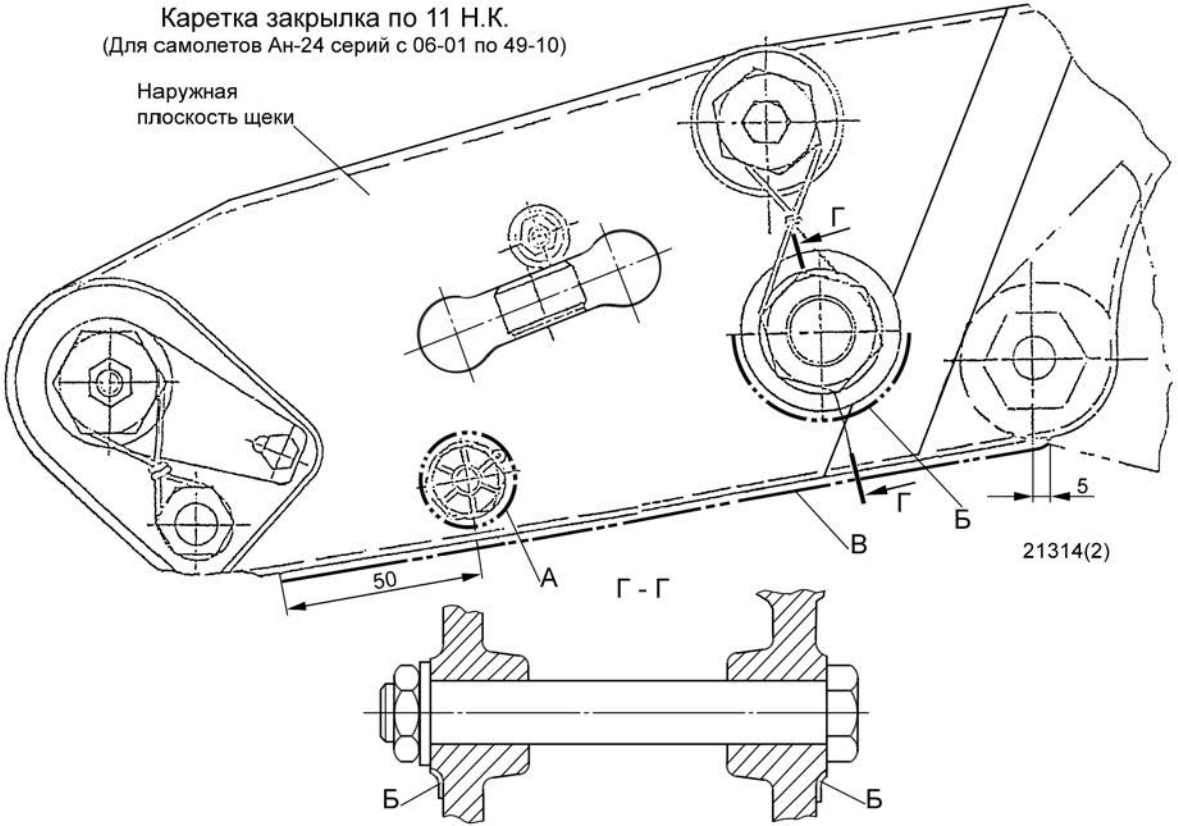


Рис. 140.2. Каретка закрылка 24-3804-80 у нервюры № 11

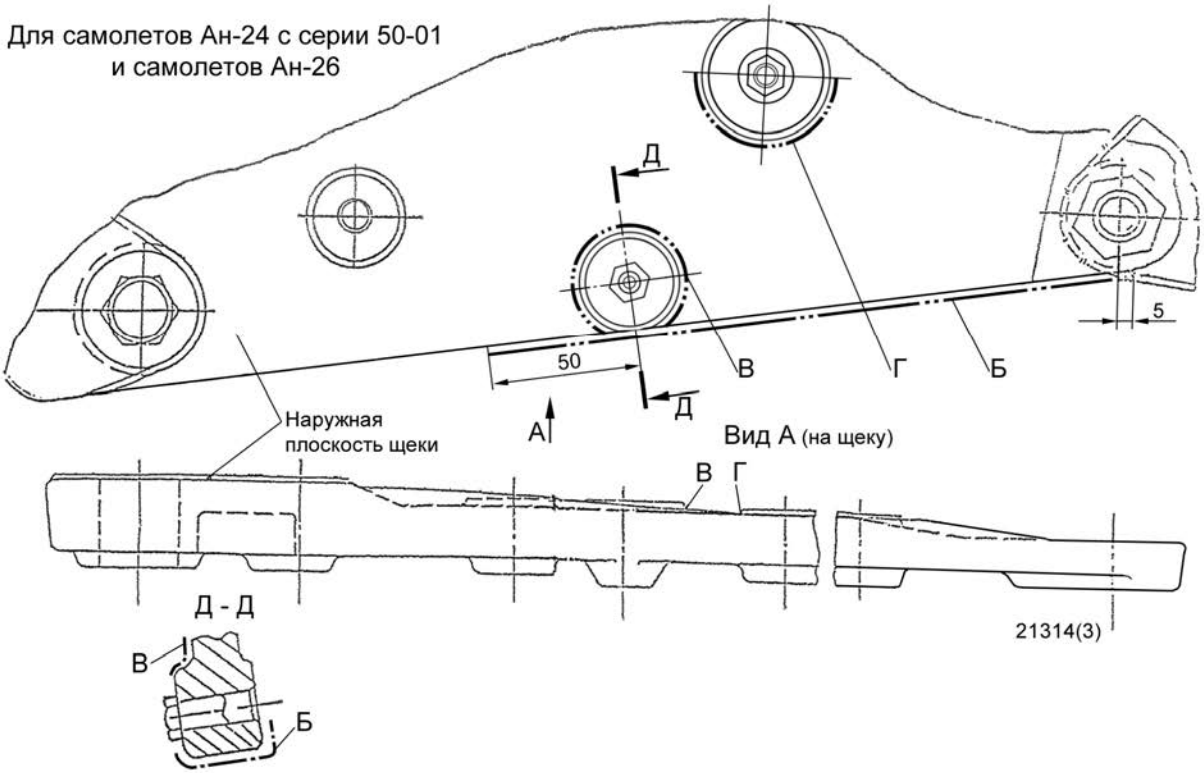


Рис. 140.3. Каретка закрылка 24-3804-90 у нервюры № 8

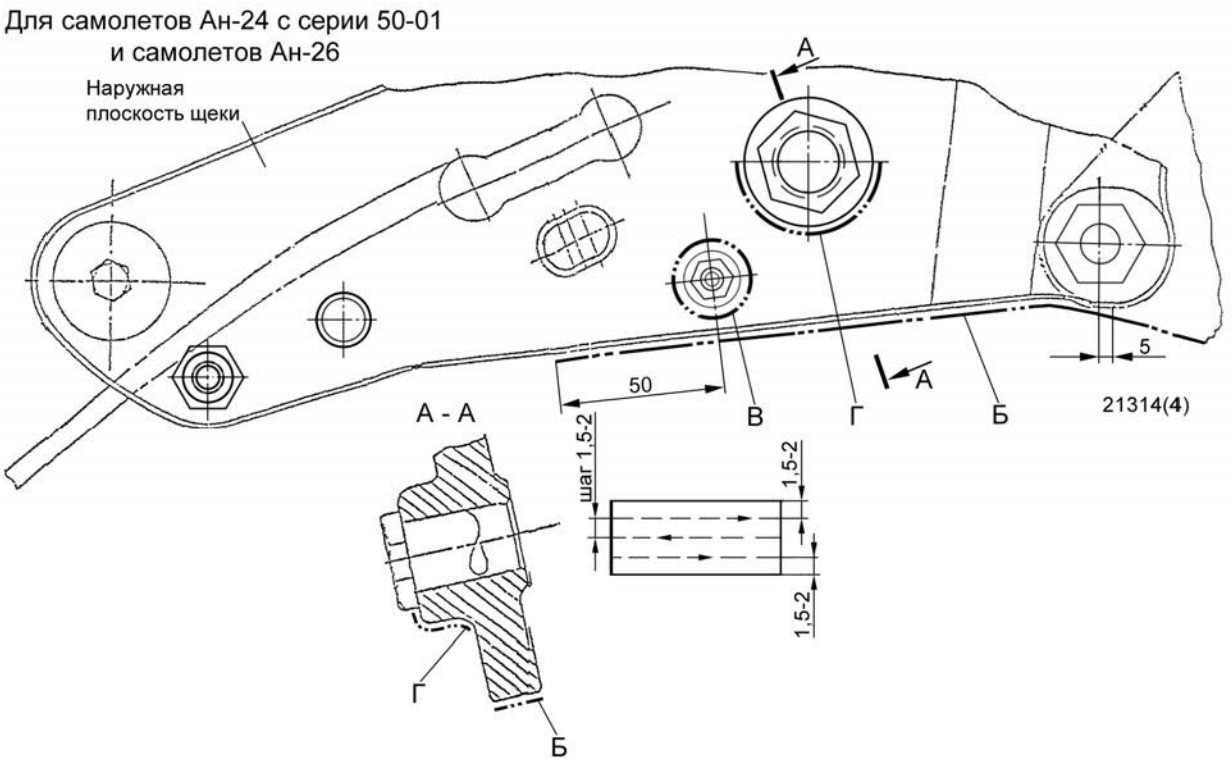


Рис. 140.4. Каретка закрылка 24-3805-100 у нервюры № 11

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141**	На страницах	
Пункт РО 2.04.03.34а	Проверка балки заднего элерона центроплана в зоне обреза лапки у нервюры № 4	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте задние откидные панели центроплана, отвернув винтовые замки.			Т
2. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, а затем сухой ветошью поверхности зон контроля. Поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, грязи и масла.			Т
3. При проведении вихретокового контроля удалите ЛКП с поверхности зон контроля . Работу выполните, как указано в вып. 26.			Т
Для самолетов Ан-24, не доработанных по бюллетеню № 1458-БД			

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите с расстояния не более 250 мм зоны контроля Б, В, Г, Д (рис. 141.1), используя подсвет и поворотное зеркало. Отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, забоины, риски, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения).		И
5. Осмотрите с помощью лупы 4-кратного увеличения отмеченные места и убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем разработчика самолета.	И
6. Произведите вихретоковый контроль балки заднего лонжерона центроплана в зоне обреза лапки у нервюры № 4 в зонах:.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем разработчика самолета.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.1. Б - перемещая преобразователь ПН-12ПА1 ("карандаш"), согласно схемы контроля зон Б, Г, указанной на рис. 141.1. 6.2. Г - перемещая преобразователь ПН-12ПА1 или ПН-12ПА4 ("карандаш" или Г - образный), согласно схемы контроля зон Б, Г, указанной на рис. 141.1. Контроль выполняйте в доступных местах. 6.3. Д - перемещая преобразователь ПН-12ПА4 или ПН-12ПА1 (Г-образный или "карандаш") вдоль контура лапки на расстоянии 2 мм от ее края. Убедитесь, что нет трещин. Для самолетов Ан-24, доработанных по бюл. № 1468-БД и с серии 97-02. 7. Осмотрите с расстояния не более 250 мм зоны контроля Б1, В1, Г1, Д1 (рис. 141.2), используя подсвет и поворотное зеркало. Отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозионные повреждения).		И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Осмотрите с помощью лупы 4-кратного увеличения отмеченные места и убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	И
9. Произведите вихретоковый контроль балки заднего лонжерона центроплана в зоне обреза лапки у нервюры № 4 в зонах: 9.1. Б1 - перемещая преобразователь ПН-12ПА1 ("карандаш") согласно схемы контроля зон Б1, Г1, указанной на рис. 141.2. 9.2. В1 - перемещая преобразователь ПН-12ПА4 (Г-образный) согласно схемы контроля зоны В1, указанной на рис. 141.2.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9.3. Г1 - перемещая преобразователь ПН-12П4 (Г-образный) согласно схемы контроля зон Б1, Г1, указанной на рис. 141.2. 9.4. Д1 - перемещая преобразователь ПН-12П4 или ПН-12П1 (Г-образный или "карандаш") вдоль контура лапки на расстоянии 2 мм от ее края. Убедитесь, что нет трещин. 10. Восстановите ЛКП в зонах контроля, как указано в вып. 26. 11. Закройте задние откидные панели центроплана, завернув винтовые замки.		Т

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н ("Проба-5") или ТВД с преобразователями ПН-12П1, ПН-12П4 ("карандаш" или Г-образный).	Стремянка 24-9002-500, лампа переносная ПЛ36-10, отвертка слесарно-монтажная, лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 15706-83, поворотное зеркало 4-9020-800.	Ветошь обтирочная ГОСТ 5354-79, смывка АФТ-1 ТУ 6-10-1202-76, растворитель 645, ГОСТ 18188-72, нефрас С 50/170, ГОСТ 8505-80.

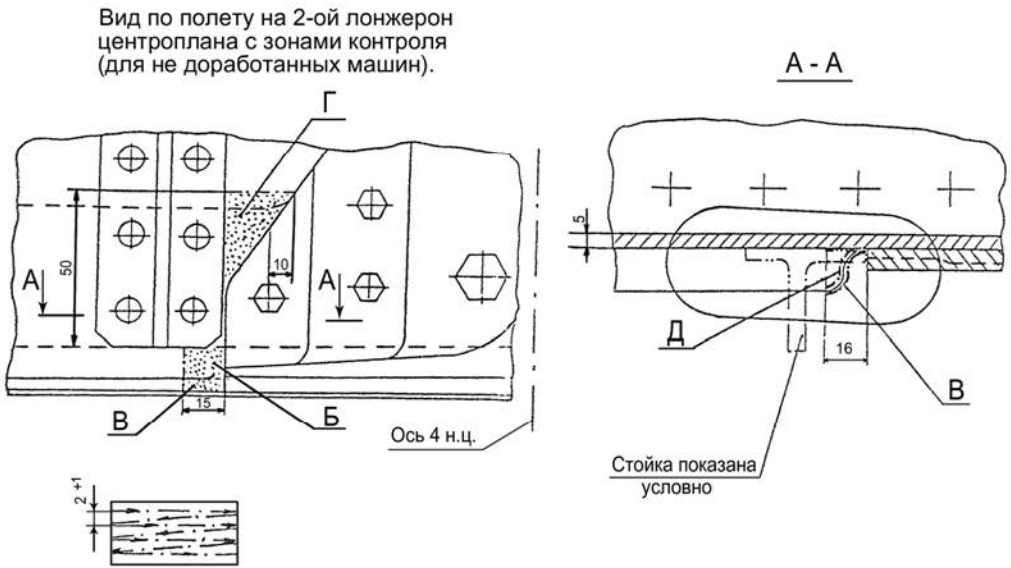


Рис. 141.1. Балка второго лонжерона центроплана в зоне обреза лапки у нервюры № 4 (на недоработанных по бюл. 1468-БД самолетах)

Вид по полету на 2-ой лонжерон центроплана
с зонами контроля (для машин с доработкой
по бюллетню № 1468 БД и для машин с серии 97-02).

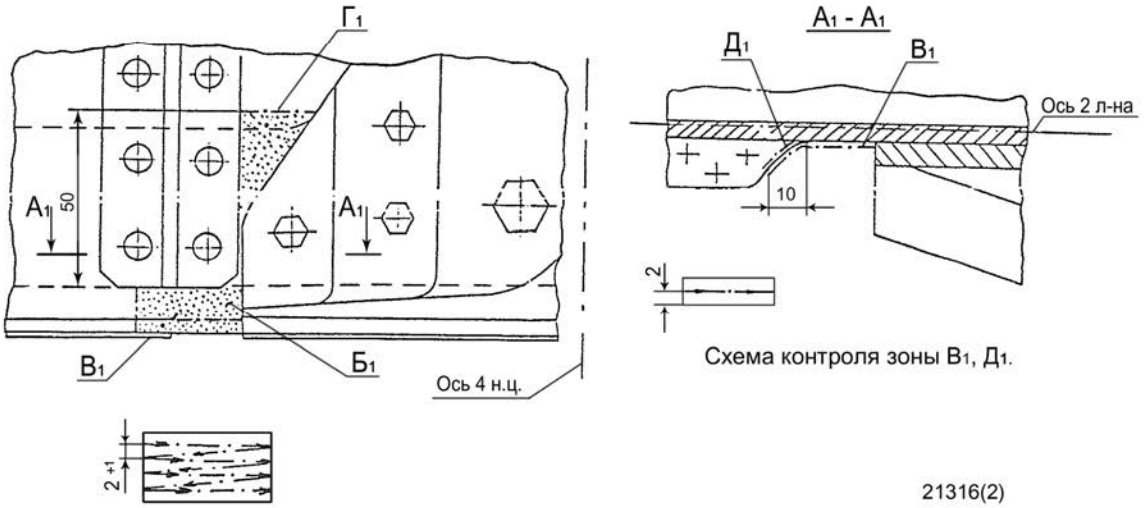


Рис. 141.2. Балка второго лонжерона центроплана в зоне обреза лапки у нервюры № 4 (на недоработанных по бюл. 1468-БД самолетах)

К РО самолета Ан-24	**ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141а**	На страницах	
Пункт РО 2.04.01.52, 2.04.03.33	Осмотр и проверка накладок, установленных на нижней панели центроплана в районе выреза под сливной кран между нервюрами № 3-4	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Протрите ветошью, смоченной нефрасом, затем сухой ветошью накладки на нижней панели центроплана в районе выреза под сливной кран между нервюрами № 3-4. Поверхности зон контроля должныть очищены от пыли, грязи, масла.			Т
2. Осмотрите с расстояния не более 250 мм накладки, установленные на нижней панели центроплана в районе выреза под сливной кран между нервюрами № 3-4 в зонах А, Б (рис. 141а.1) и отметьте карандашом дефектные места (возможные трещины, забоины, коррозионные повреждения, нарушения ЛКП).			К
3. Осмотрите с помощью лупы отмеченные места и убедитесь, что нет трещин.		При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета	К

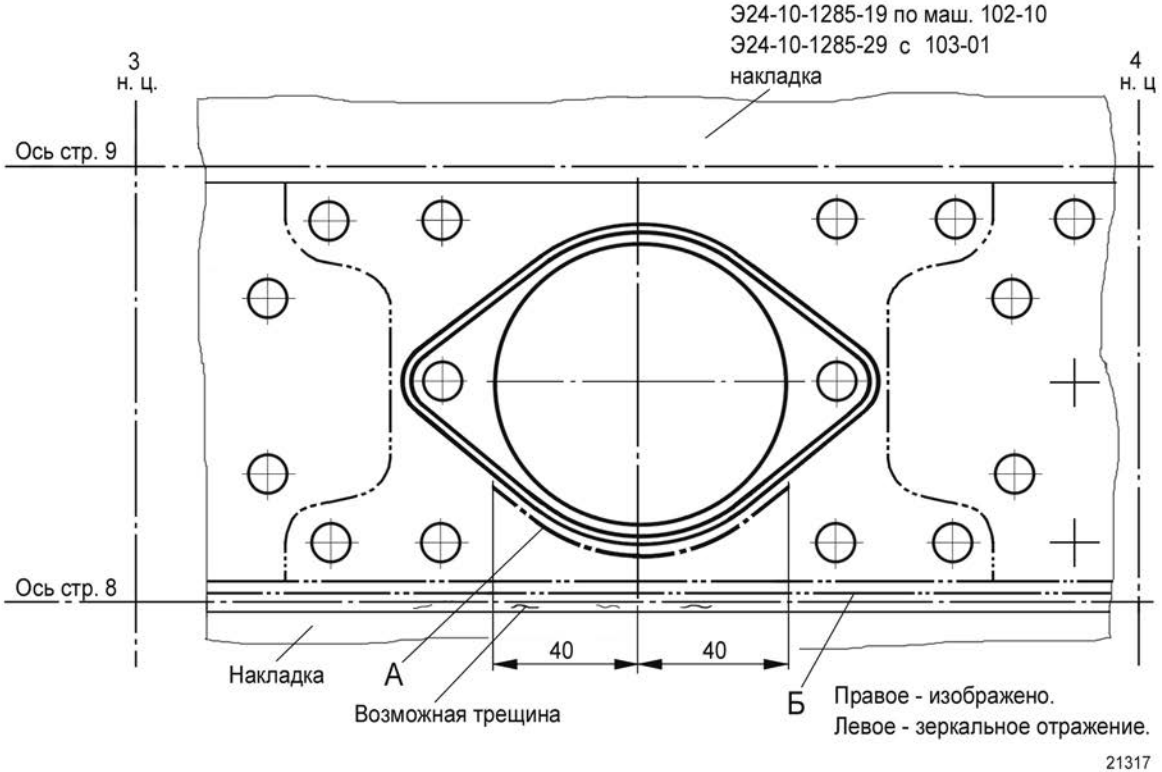


Рис. 141а.1. Перемычка выреза между 3-4 н.ц.
по накладке у сливного крана: А, В – зоны контроля

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 141а

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	
4. Проверьте вихретоковым дефектоскопом перемычку выреза накладок в зонах:	Удалите продукты коррозии, зачистите забоины, восстановите ЛКП.	И
4.1. А - перемещая преобразователь по контуру выреза накладки на расстоянии 2-3 мм от края выреза.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	
4.2. Б - перемещая преобразователь по накладке на расстоянии 2-3 мм от ее края.		
Трещины, забоины, коррозионные повреждения не допускаются.		

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н "Проба-5" или ТВД.	Стремянка 24-9002-500, лупа 4-кратного увеличения, ГОСТ 25706-83.	Нефрас С50/170, ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82, карандаш 2М-4М.

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № I58	На страницах
Пункт РО 4.04.03.78	Проверка обшивки нижней панели в зоне окончания стрингера № 9 между нервюрами № I0-I0а	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
I.Удалите ЛКП и герметик с поверхности зон контроля Б и Г обшивки нижней панели СЧК /см.вид I рис.I58.I/. Работу выполняйте, как указано в вып.26, раздел I6.		Т
2.Разметьте карандашом зоны контроля Б и Г согласно рис.I58.I.		И
3.Произведите осмотр зон контроля с лупой и подсветом.		И
4.Произведите вихретоковый контроль обшивки нижней панели СЧК в зоне окончания стрингера № 9 между нервюрами № I0-I0а в зонах:		И
4.I.Б - перемещая датчик типа "карандаш"/преобразователь ПН-I2ПАI/ согласно схемы, не приближаясь к головкам заклепок ближе чем на 2-3 мм.		
4.2.Г - перемещая датчик типа "карандаш"/преобразователь ПН-I2ПАI/ вокруг головки заклепки на расстоянии 2-3 мм от ее края. Выявляются трещины длиной 2^{+1} мм и более. Трещины не допускаются.	При обнаружении трещин, вопрос о дальнейшей эксплуатации само-	

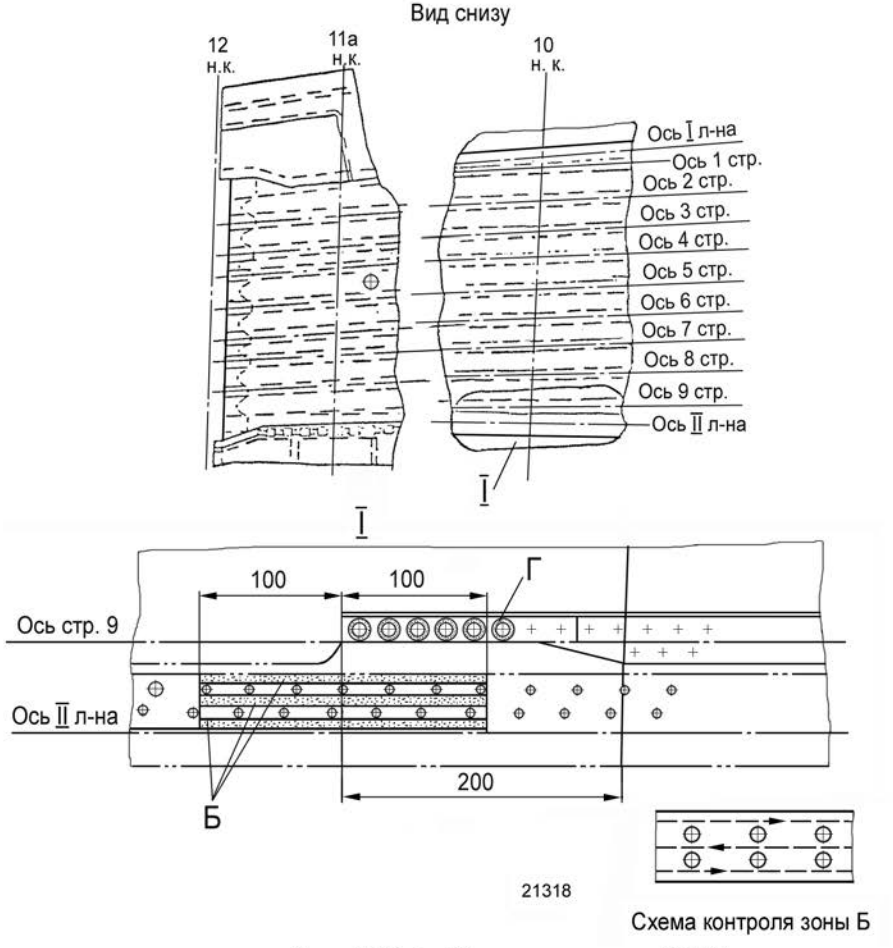


Рис. 158.1. Нижняя панель СЧК в зоне окончания стр. 9 между нервюрами № 10-10а

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.Восстановите ЛКП, как указано в вып.26,раздел I6.	лета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	Т

Контрольно-поверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа "ТВД" /"Проба-5" / с датчиком типа "Карандаш" преобразователем ПН-I2ПАI /; линейка измерительная металлическая 0-300, ГОСТ 427-75.	Стремянка 24-9оI2-0 ; мягкий карандаш 2М-4М, лупа ЛП-4-кратного увеличения, ГОСТ 25706-83	Ветошь обтирочная,ГОСТ 5354-79; смывка АэТ-I, ТУ 6-I0-I202-76; растворитель 645, ГОСТ I8I88-72; нефрас С 50/I70 ГОСТ 8505-80.

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 159	На страницах
Пункт РО 4.04.03.61	Осмотр передней верхней технологической панели центроплана в зоне заливной горловины.	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите зону контроля передней верхней технологической панели центроплана в зоне заливной горловины между 3 и 4 нервюрами центроплана, стрингерами 2 и 3 по отверстиям под крепления окантовки выреза /см.рис.159.1/ от масла, пыли, герметика и других загрязнений.		Т
2. Осмотрите с подсветом контролируемую поверхность согласно рис.159.1, отмечая карандашом дефектные места - возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозию.		К
3. Проконтролируйте отмеченные места с использованием лупы и подсвета, фиксируя дефекты - трещины, забоины, коррозионные поражения. Не допускаются трещины и коррозия.	При обнаружении трещин ремонт, а также возможность дальнейшей эксплуатации самолета согласовывайте с предприятием-разработчиком самолета. Удаление продуктов коррозии производите как указано в вып.26 ТУ, раздел 19.	К

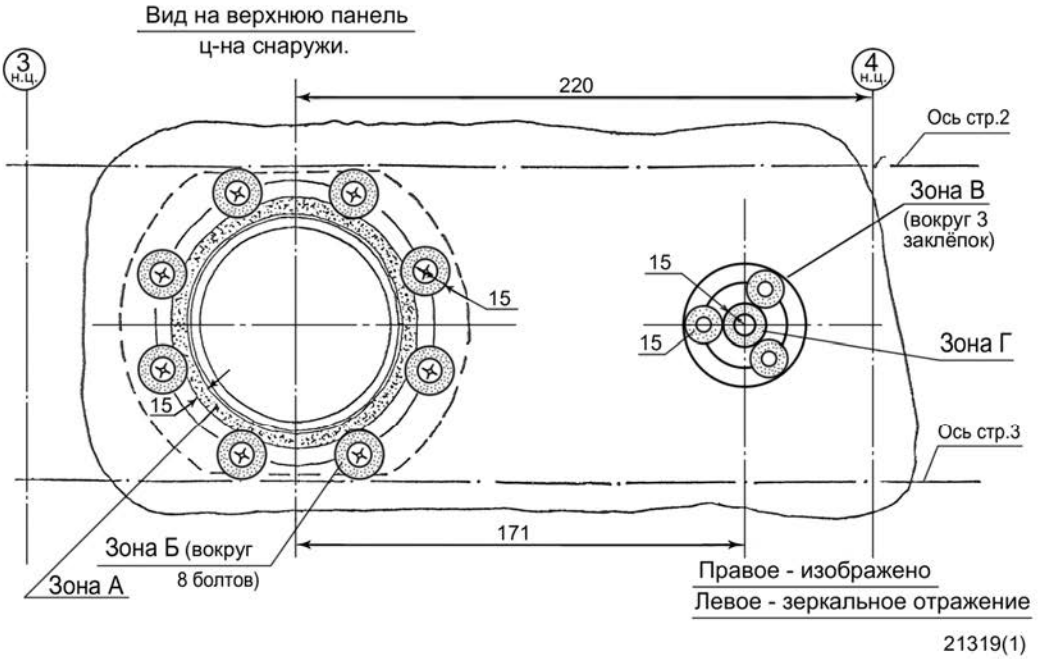


Рис. 159.1. Передняя верхняя технологическая панель центроплана в зоне заливной горловины

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 159

Контрольно-проверочная аппаратура /КПА /	Инструмент и приспособления	Расходный материал
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ 36-10; мягкий карандаш 2М-4М, лупа 4-кратного увеличения, ГОСТ 25706-83; линейка измерительная металлическая 0-300, ГОСТ 427-75.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354-79; нефрас С 50/170, ГОСТ 8505-80.

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № I60	На страницах
Пункт РО 4.04.03.82	Осмотр передней верхней технологической панели центроплана в зоне выреза под лючок топливомера	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
I. Очистите зону контроля передней верхней технологической панели центроплана в зоне выреза под лючок топливомера между 4 и 5 нервюрами центроплана, стрингерами 2 и 3 /см.рис.I60.I/ от масла, пыли, герметика и других загрязнений.		Т
2. Осмотрите с подсветом контролируемую поверхность согласно рис.I60.I, отмечая карандашом дефектные места – возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозию.		К
3. Проконтролируйте отмеченные места с использованием лупы и подсвета, фиксируя дефекты – трещины, забоины, коррозионные поражения. Не допускаются трещины и коррозия.	При обнаружении трещин ремонт, а также возможность дальнейшей эксплуатации самолета согласовывайте с предприятием-разработчиком самолета. Удаление продуктов коррозии производите как указано в вып.26 ТУ, раздел I9.	К

В-2I64

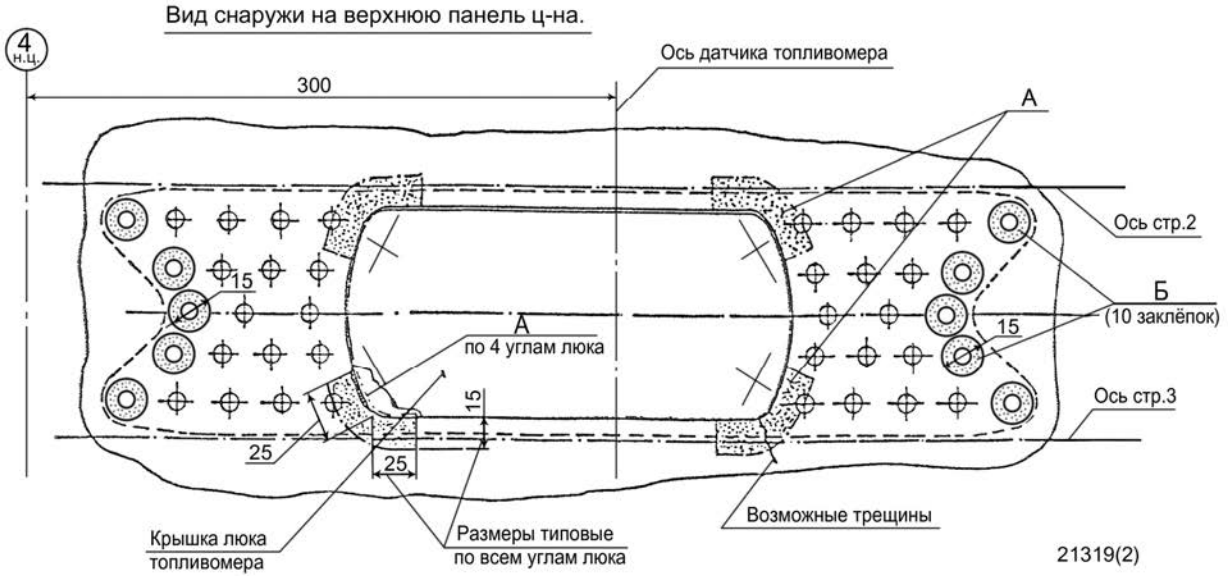


Рис. 160.1. Передняя верхняя технологическая панель центроплана в зоне выреза под лючок топливомера

Т Е Х Н О Л О Г И Ч Е С К А Я К А Р Т А № I60

Контрольно-проверочная аппаратура / КПА/	!Инструмент и приспособления	! Расходный материал
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ 36-I0; мягкий карандаш 2М-4М, лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706-83; линейка измерительная металлическая 0-300, ГОСТ 427-75.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354-79; нефтрас С 50/I70, ГОСТ 8505-80.

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 161	На страницах
Пункт РО 4.04.03.83	Осмотр верхней передней технологической панели центроплана в районе 5 нервюры	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите зону контроля верхней передней технологической панели центроплана в районе 5 нервюры /см.рис.161.1/ от масла, пыли, герметика и других загрязнений.		Т
2. Осмотрите с подсветом контролируемую поверхность согласно рис.161.1, отмечая карандашом дефектные места - возможные трещины, риски, забоины, нарушения ЛКП, коррозию.		К
3. Проконтролируйте отмеченные места с использованием лупы и подсвета, фиксируя дефекты-трещины, забоины, коррозионные повреждения. Не допускаются трещины и коррозия.	При обнаружении трещин, ремонт, а также возможность дальнейшей эксплуатации самолета согласовывайте с предприятием-разработчиком самолета. Удаление продуктов коррозии производите как указано в вып.26 ТУ, раздел 19.	К

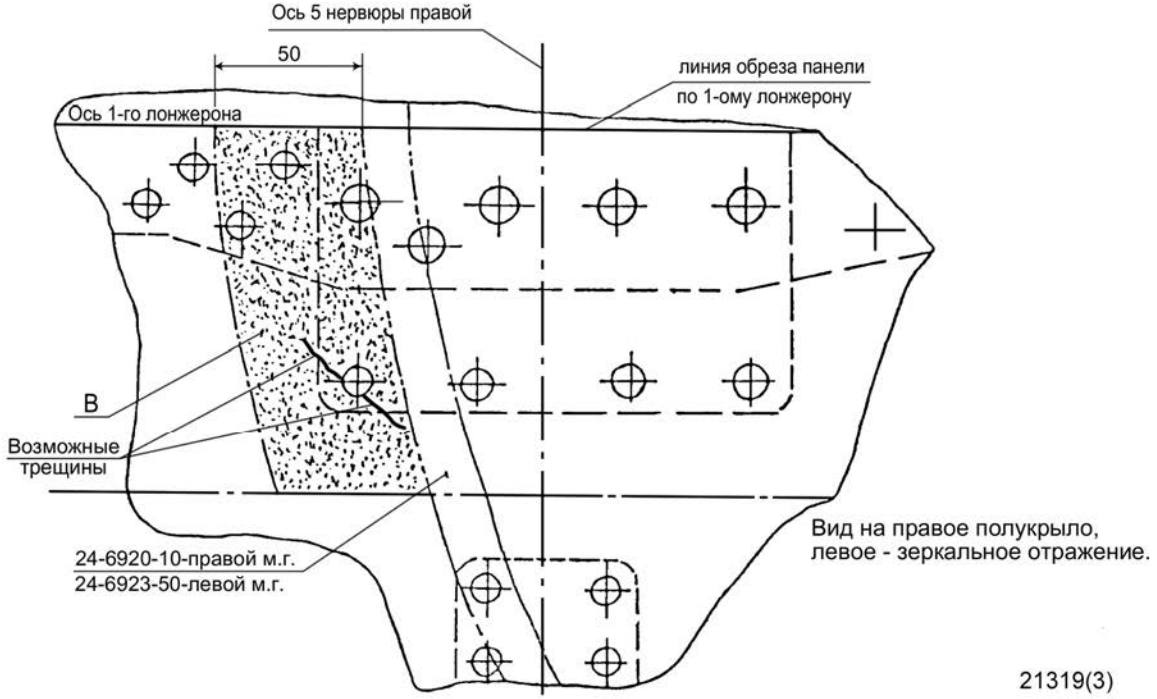


Рис. 161.1. Верхняя передняя технологическая панель центроплана в районе 5 нервюры

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № I6I

Контрольно-проверочная аппаратура / КПА /	Инструмент и приспособления	Расходный материал
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ 36-I0; мягкий карандаш 2М-4М, лупа ЛП 4-кратного увеличения, ГОСТ 25706-83; линейка измерительная металлическая 0-300 ГОСТ 427-75.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354-79; нефрас С 50/I70, ГОСТ 8505-80.

К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № I62	На страницах
Пункт РО 4.04.03.84	Осмотр дуги и фитингов крепления стрингеров 34 и 36 ко П-му лонжерону центроплана.	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
I. Откройте центральную легкосъемную и боковые откидные панели в верхней части грузового салона в районе 20 шпангоута.		Т
2. Расшейте ТЗИ для обеспечения доступа к фитингам крепления стрингеров 34 и 36 ко П лонжерону центроплана, отведите концы по сторонам. Примечание. Надрезы ТЗИ зашейте нитками и обклейте клеем 88НП.		Т
3. Удалите клей, герметик в зонах контроля В /рис.I62.I/.		Т
4. Откройте 2 верхних легкосъемных люка центроплана по П лонжерону.		Т
5. Очистите зону контроля Б снаружи фюзеляжа от масла, пыли, герметика.		Т
6. Произведите визуально-оптический контроль зоны Б и В, указанных на рис. I62.I в следующей последовательности:	При обнаружении трещин ремонт, а также возможность дальнейшей эксплуатации самолета согласовывайте с предприятием-разработчиком самолета.	К
6.I. Осмотрите контролируемую поверхность с использованием подсвета и поворотного зеркала, отмечая карандашом дефектные	Удаление продуктов коррозии производите как	

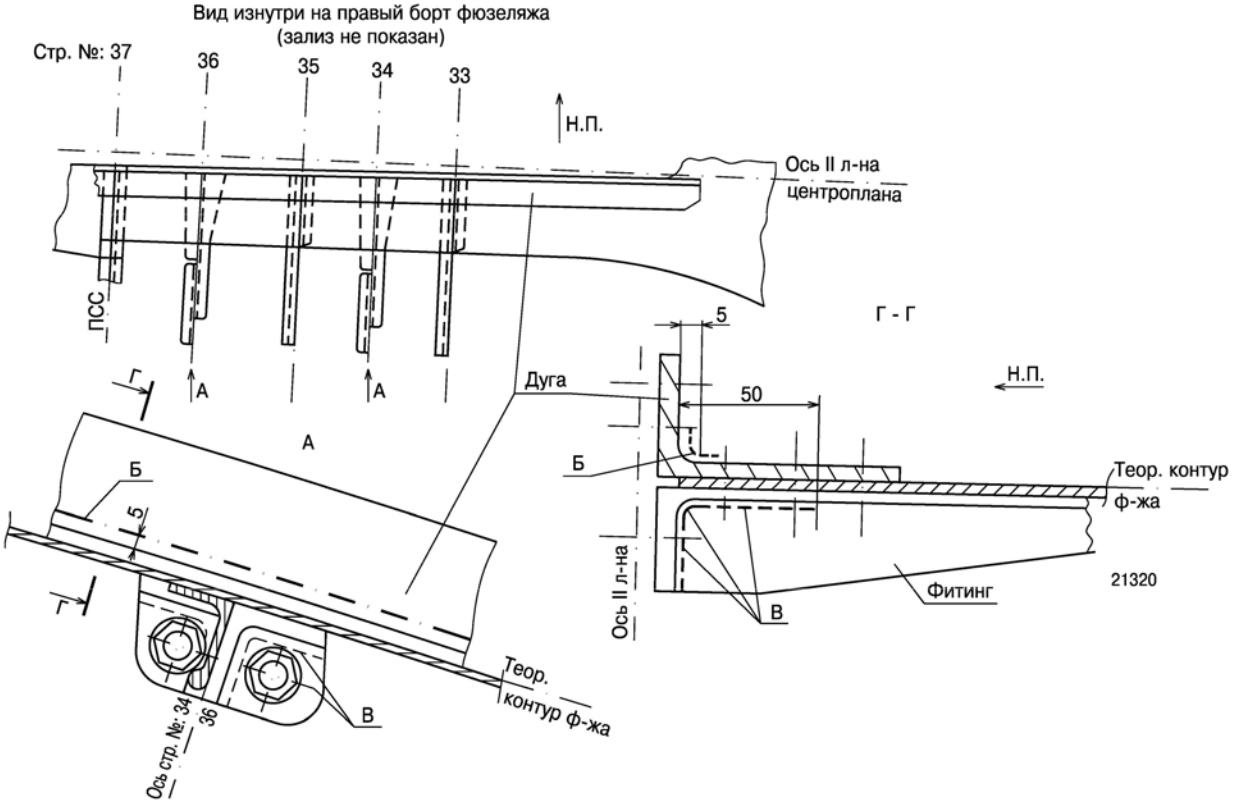


Рис. 162.1. Дуга и фитинги крепления стр. 34 и 36
по заднему лонжерону центроплана

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
места - возможные трещины, риски, забоины, разрушение крепежа, коррозию.	указано в вып.26 ТУ, разд. I9.	
6.2. Проконтролируйте отмеченные места с использованием лупы, подсвета и поворотного зеркала, фиксируя дефекты - трещины, разрушение крепежа, коррозионные поражения, забоины. Контроль зоны Б производите снаружи фюзеляжа. Контроль зоны В производите изнутри фюзеляжа, особое внимание обратите на целостность крепежа в данной зоне. Обнаруженные трещины, разрушение крепежа и коррозия не допускаются.		
Целостность болтов крепления фитингов стрингеров 34 и 36 проряйте приложением усилия к гайке болта моментом 6-8 кг. см.	Разрушенные болты замените болтами первой категории, предварительно демонтировав съемные панели центроплана.	
7. Приклейте ТЗИ клеем 88Н или 88НП как указано в вып.26 ТУ, разд. I7.		Т
8. Закройте боковые откидные панели, установите центральную легкосъемную панель в районе 20 шп. в верхней части грузового салона. Закройте 2 легкосъемных люка по П лонжерону сверху центроплана.		Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 162

Контрольно-проверочная аппаратура / КПА	Инструмент и приспособления	Расходный материал
	Стремянка 24-9002-500; лампа переносная ПЛ 36-10; мягкий карандаш 2М-4М, лупа ЛП 4-кратного увеличения, ГОСТ 25706-83; отвертка ГОСТ 24437-80; ключ S=12×14,ГОСТ 10112-80; зеркало поворотное 24-9020-800.	Ветошь обтирочная ГОСТ 5354-79; нефрас С 50/170 ГОСТ 8505-80; кисть волосяная №12.

К РО самолета Ан-24, Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 163	На страницах
Пункт РО 4.04.02.03, 4.04.02.10	Проверка нижнего пояса заднего лонжерона центроплана по радиусному переходу лапки у нервюры № 2.	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.Отверните винтовые замки и откройте заднюю внутреннюю откидную панель центроплана.		Т
2.Протрите ветошью,смоченной нефрасом,затем чистой сухой ветошью поверхности зон контроля А,Б /рис.163.1/. Поверхности зон контроля должны быть очищены от пыли, грязи, масла и т.д.		Т
3.Осмотрите с расстояния не более 250 мм нижний пояс заднего лонжерона центроплана по радиусному переходу лапки у нервюры № 2 в зонах контроля А и Б. Отметьте карандашом дефектные места /возможные трещины,риски, забоины, нарушения ЛКП/. При необходимости используйте подсвет.		И
4.Осмотрите с помощью лупы отмеченные дефектные участки и убедитесь, что нет трещин.	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-разработчика самолета.	И
5.Проверьте вихретоковым дефектоскопом нижний пояс заднего лонжерона центроплана по радиусному переходу лапки у нервюры № 2 в зонах:	При обнаружении трещин вопрос о дальнейшей эксплуатации самолета решайте с представителем предприятия-	И

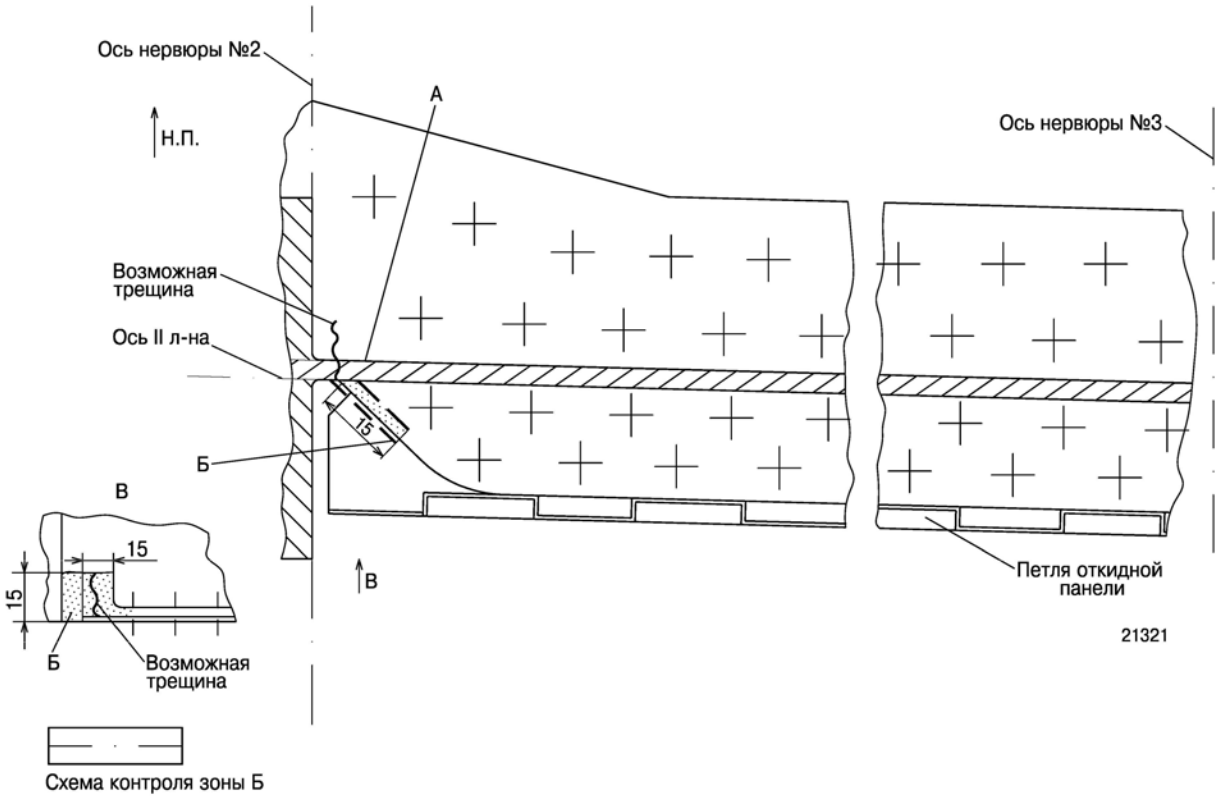


Рис. 163.1. Вид сверху на нижний пояс II лонжерона центроплана

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
А- перемещая преобразователь на расстоянии I,5-2 мм от края лапки заднего лонжерона; Б- перемещая преобразователь по вертикальной полке лонжерона согласно схеме,указанной на рис.I63.I. Убедитесь в отсутствии трещин, коррозии. 6.Закройте заднюю внутреннюю панель центроплана, завернув винтовые зачки.	разработчика самолета. Продукты коррозии удалите,поврежденное ЛКП восстановите.	Т

Контрольно-поверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Вихретоковый дефектоскоп типа ВД-22Н /"Проба-5"/ с преобразователем ПН-I2ПАI	Лампа переносная ПЛ 36-20, лупа 4-кратного увеличения ГОСТ 25706-83, отвертка ГОСТ 24437-80,стремянка 24-9002-500	Ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82, карандаш 2М-4М, нефрас С 50/I70 ГОСТ 8505-80

К РО самолета Ан_24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № I64	На страницах
Пункт РО 4.04.03.85	Осмотр обшивки днища фюзеляжа по периметру усиления выреза под антенну АРК-УД между шп. № I9-20	Трудоемкость чел-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
I.Вскройте легкосъемную центральную панель пола в районе I9-20 шп. в грузовом салоне, открыв пружинные замки		Т
2.Очистите зону контроля обшивки днища фюзеляжа по периметру усиления выреза под антенну АРК-УД между шпангоутами № I9-20 (рис.I64.I) от масла, пыли, герметика и других загрязнений, ветошью, смоченной нефрасом С 50/I70, а затем указанные места протрите сухой ветошью.		Т
3.Произведите визуально-оптический контроль зон, указанных в рис.I64.I изнутри и снаружи фюзеляжа в следующей последовательности:	В случае обнаружения трещин произведите ремонт как указано в вып.26 ТУ, разд.3	К
3.I.Осмотрите контролируемую поверхность с подсветом, отмечая карандашом дефектные места – возможные трещины, риски, забоины, нарушение ЛКП, коррозию.	Удаление продуктов коррозии производите как указано в вып.26 ТУ, РАЗД.I9	
3.2.Проконтролируйте отмеченные места с использованием лупы и подсвета, фиксируя дефекты – трещины, забоины, коррозионные поражения. Обнаруженные трещины не допускаются.		

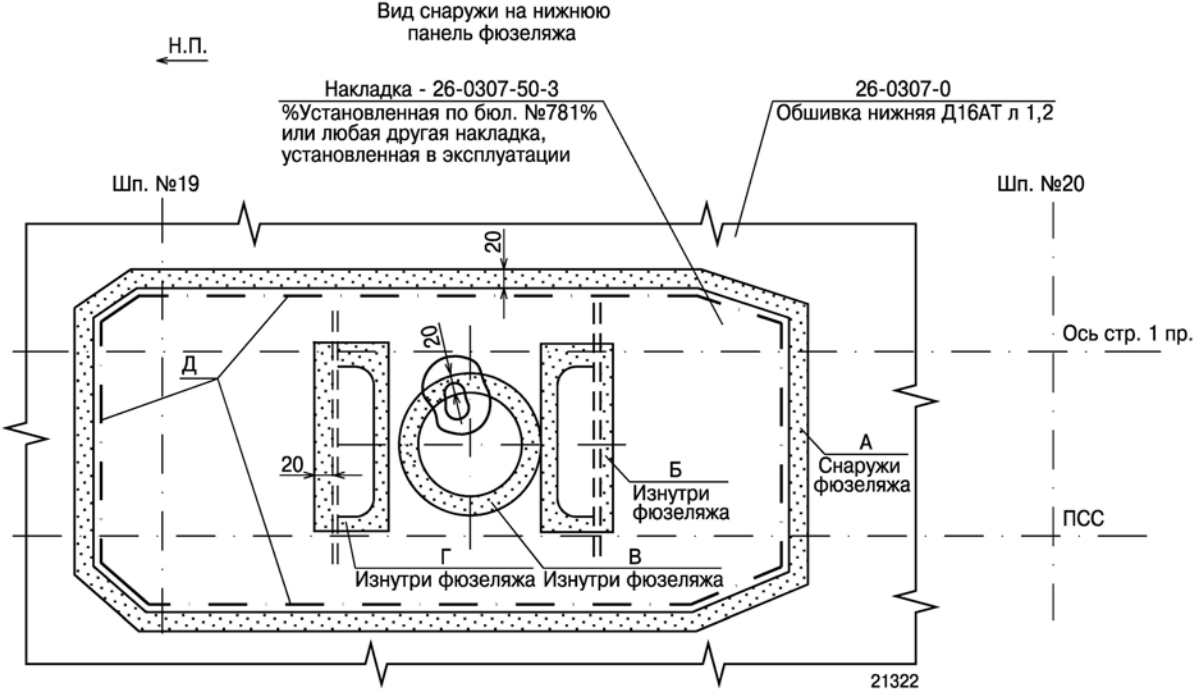


Рис. 164.1. Обшивка днища фюзеляжа по периметру усиления выреза под антенну АРК-УД

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.Закройте легкосъемную центральную панель пола в районе I9-20 шп.,зафиксировав пружинные замки.		Т

Контрольно-поверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка ГОСТ 24437-80; лупа ЛП 4-кратного увеличения,ГОСТ 25706-83; лампа переносная ПЛ 36-I0 ; мягкий карандаш 2М-4М,	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354-79; нефтрас С 50/I70, ГОСТ 8505-80.