

**МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

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

*Выпуск 10*

**ГИДРОСИСТЕМА**



**МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1985**

## СО Д Е Р Ж А Н И Е

Лист регистрации изменений . . . . .	3		
Общие указания . . . . .	5	Технологическая карта № 8. Слив отстоя из дренажного бачка насосной станции НС-14 . . . . .	33
Технологическая карта № 1. Проверка крепления и состояния резиновых профилей и пружин стеклоочистителей . . . . .	8	Технологическая карта № 9. Осмотр фильтроэлементов фильтров тонкой очистки основной и аварийной гидросистем . . . . .	34
Технологическая карта № 2. Проверка количества масла АМГ-10 в гидробаке по масломеру . . . . .	11	Технологическая карта № 10. Осмотр фильтроэлемента фильтра тонкой очистки ручного насоса . . . . .	37
Технологическая карта № 3. Проверка источников давления гидросистемы при работающих двигателях и наличия избыточного давления в системе наддува гидробака . . . . .	17	Технологическая карта № 11. Осмотр агрегатов и трубопроводов системы управления рампой грузового люка . . . . .	38
Технологическая карта № 4. Замена влагопоглотителя (субликагеля) в фильтре-осушителе системы наддува гидробака . . . . .	19	Технологическая карта № 12. Осмотр воздушного фильтра. Проверка герметичности системы наддува гидробака . . . . .	41
Технологическая карта № 5. Слив отстоя масла АМГ-10 из гидробака . . . . .	22	Технологическая карта № 13. Проверка работоспособности основной и аварийной гидросистем . . . . .	46
Технологическая карта № 6. Проверка давления азота в гидроаккумуляторах основной системы и тормозов . . . . .	25	Технологическая карта № 14. Осмотр системы аварийного гидрофлюгирования винтов и гидроостанова двигателей. Проверка параметров отсечных клапанов . . . . .	54
Технологическая карта № 7. Осмотр агрегатов и трубопроводов в залах центроплана и на заднем лонжероне . . . . .	29	Технологическая карта № 15. Проверка внутренней герметичности гидросистемы . . . . .	57

## ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

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

2. При выполнении операций использовать только указанный в технологических картах исправный и маркированный инструмент, приспособления и контрольно-измерительную аппаратуру, прошедшую метрологическую поверку в установленные сроки.

3. Перед началом и по окончании работ убедиться в наличии всего инструмента для исключения возможности утери его в самолете.

4. Гайки и винты затягивать равномерно по контуру фланца (крышки) в диаметрально противоположном порядке.

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

### 6. Запрещается:

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

— срывать шплинты и контрольную проволоку, отгибать усски замков, проворачивая винты или гайки;

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

7. Качество выполнения работ контролируется начальником (инженером) смены и инженером ОТК в соответствии с требованиями РТО и технологических карт.

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

9. При выявлении неисправностей и отказов материальной части рекомендуется пользоваться сборником «Перечень характерных неисправностей основных систем самолета Ан-24 и рекомендации ИТС по их поиску и устранению».

10. При рассоединении разъемов топливной, масляной и гидравлической систем (снятии фильтров, трубопроводов, агрегатов) по окончании монтажа убедиться в герметичности разъемов под рабочим давлением и проверить заправку соответствующей системы рабочей жидкостью.

11. После выполнения работ по регулировке агрегатов произвести запись в паспортах агрегатов с указанием выполненных регулировок.

12. В связи с изданием настоящих указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30». Выпуск 10. «Гидросистема», изд. 1977 г., и дополнения № 1 и 2 к ним считать утратившими силу.

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

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

5. «Предварительные и заключительные работы периодических форм ТО»;

6, ч. 1. «Силовая установка»;

6, ч. 2. «Вспомогательная силовая установка»;

7. «Планер»;

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

10. «Гидросистема»;

11. «Шасси»;

12, 13. «Высотная и противообледенительная системы»;

15. «Аварийно-спасательное оборудование»;
- 16, 17. «Санузлы и водяная система, Бытовое оборудование»;
18. «Электрооборудование» (три части);
19. «Радиооборудование» (три части);
20. «Приборное оборудование» (три части);
21. «Самописцы» (три части);
22. «Пожарное оборудование» (три части);
23. «Кислородное оборудование» (три части);
- 24, ч. 1. «Замена основного двигателя»;
- 24, ч. 2. «Замена двигателя РУ19А-300»;
- 24, ч. 3. «Замена основного двигателя» (АнРЭО);
- 25, ч. 1. «Замена агрегатов силовой установки, двигателя РУ19 и турбогенераторной установки»;
- 25, ч. 2. «Замена агрегатов планера»;
26. «Текущий ремонт самолета»;
27. «Дополнительные работы».

(1) к стр. 6

## МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

1. 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 выполнить следующие работы:

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

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

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

2.1.1. демонтаже (монтаже) электрофицированных агрегатов; не имеющих выключателей системы.

2.1.2. демонтажных и монтажных работах в электросети;

2.1.3. отыскании и устранении неисправностей в электросети;

2.1.4. замене в электросетях коммутационных аппаратов;

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

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

2.1.7. наличии паров огнеопасных жидкостей на самолете;

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

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

3. При снятии агрегатов или деталей, входящих в гидравлическую, масляную и топливную системы, открытые концы трубопроводов и штуцеров закрыть резьбовыми и колпачковыми заглушками независимо от того, на какое время снимается агрегат или деталь.

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

5 Категорически запрещается применять для выполнения работ неисправное аэродромное оборудование

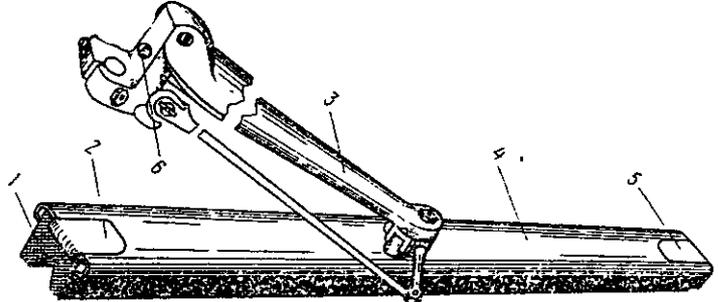
6 При выполнении работ запрещается:

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

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

6.3. Размещать инструмент, детали и агрегаты на обшивке самолета

6.4. Производить работы грязным инструментом, имеющим следы масла, жировых веществ, а также замасленными руками.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 8—10	
Пункт РО 2.07.01.01	Проверка крепления и состояния резиновых профилей и пружин стеклоочистителей	Трудоемкость — 0,26 чел.ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Установить стремянку возле носовой части самолета.</p> <p>2. Отвести щетку 4 (рис. 1) стеклоочистителя от стекла на расстояние 15—20 мм.</p>  <p>Рис. 1. Стеклоочиститель: 1 — резиновый профиль; 2, 5 — контрольные усики; 3 — поводок; 4 — щетка; 6 — регулировочный винт</p> <p>3. Осмотреть резиновый профиль 1, щетку 4, поводок 3 и пружину стеклоочистителя.</p> <p>Убедиться в отсутствии повреждений щетки 4, поводка 3, пружины, расклевывания или выкрашивания резинового профиля 1</p>		<p>При повреждениях пружины, поводка 3 или щетки 4 заменить соответствующую деталь</p>	<p>Т Т</p> <p>Т</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Резиновый профиль 1 должен быть плотно закреплен в щетке 4.</p> <p>4. Опустить щетку на место и убедиться в плотности прилегания резинового профиля к стеклу фонаря.</p> <p>Прилегание резинового профиля к стеклу должно быть по всей длине профиля.</p>	<p>При слабом закреплении профиля 1 в щетке 4 проверить состояние контрольных усиков 2, 5 и подогнуть их.</p> <p>При растрескивании, выкрашивании профиль заменить, для чего:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>а) снять щетку со стекла фонаря;</li><li>б) отогнуть контрольные усики 2 и 5;</li><li>в) вынуть резиновый профиль 1 из щетки 4;</li><li>г) завести новый профиль в щетку и закрепить его, обогнув контрольные усики 2 и 5;</li><li>д) установить щетку на стекло фонаря и проверить визуальное прилегание вновь установленного профиля, как указано в п. 4 настоящей ТК.</li></ul> <p>В случае неплотного прилегания резинового профиля проверить силу прижатия щетки к стеклу с помощью динамометра. Сила прижатия щетки к стеклу должна быть 45—50 Н (4,5—5,0 кгс) в среднем положении щетки на стекле. При необходимости силу</p>	<p>Т</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

### ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операций и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

5. Убрать стремянку от самолета.

прижатия щетки увеличить  
вращением регулировочного  
винта 6 по часовой стрелке.  
Если после регулировки при-  
жатия щетки профиль неплот-  
но прилегает, заменить его, как  
указано в п. 3 настоящей ТК.

Контрольно-измерительная  
аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Линейка металлическая,  
ГОСТ 427—75; динамометр  
ГОСТ 13837—79.

✓ (5) к стр. 10  
дпу-0.01-2

Стремянка 24-9012-0; отвертка, ГОСТ  
17199—71; плоскогубцы комбинированные,  
ГОСТ 5547—75.

К РО самолетов Ан 24, Ан-26, Ан 30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 11—16	
Пункт РО 2.07.01.02	Проверка количества масла АМГ-10 в гидробаке по масломеру	Трудоемкость — 0,51 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Проверить количество масла АМГ-10 в гидробаке.</p> <p>1. Перевести переключатель «БОРТ — АЭРОДРОМ» в положение «АЭРОДРОМ».</p> <p>2. На щитке АЗС в кабине экипажа включить автомат защиты АЗС-2 «КОЛИЧЕСТВО ГИДРОСМЕСИ».</p> <p>3. Проверить количество масла АМГ-10 по масломеру МЭ-1866, находящемуся на левом пульте кабины экипажа.</p> <p>Количество масла АМГ-10 при заполненных системах и заряженных гидроаккумуляторах должно быть 21—22 дм<sup>3</sup> (л), а при полностью разряженных гидроаккумуляторах 27—28 дм<sup>3</sup> (л).</p> <p>Для обеспечения надежной работы гидросистемы заливать в нее только чистое, хорошо профильтрованное масло АМГ-10 из стеклянной тары.</p>		<p>Если количество масла АМГ-10 меньше, чем указано в ТТ, дозаправить гидробак.</p> <p>1. Дозаправка масла АМГ-10 через заливную горловину гидробака:</p> <p>а) открыть лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы и stráвить давление в гидробаке, нажимая на кнопку stráвления 3 (рис. 2);</p> <p>б) открыть лючок на верхнем заливе центроплана;</p> <p>в) расконтрить и отвернуть крышку заливной горловины гидробака;</p> <p>г) с помощью воронки дозаправить масло АМГ-10, проверяя его количество по масломерной линейке гидробака; при заправке не допускается проливать масло на фюзеляж, резиновые детали, особенно ШР; если масло АМГ-10 все же пролилось, удалить его ветошью; участки электрожгутов, залитые маслом АМГ-10, про-</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

мыть керосином и просушить на воздухе в течение 30 мин;  
д) завернуть и законтрить крышку заливной горловины;  
е) закрыть лючки на верхнем заливе центроплана и панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы.

2. Дозаправка масла АМГ-10 от наземного гидростенда:

а) открыть лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы;

б) стравить давление в гидробаке, нажимая на кнопку стравливания 3 (см. рис. 2);

в) расконтрить и отвернуть заглушку бортового штуцера 2 нагнетания основной гидросистемы;

г) убедиться в наличии масла АМГ-10 в баке гидроустановки и присоединить ее нагнетающий шланг к бортовому штуцеру 2 нагнетания основной гидросистемы;

д) включить гидроустановку; давление в гидросистеме повысится до величины 15,0—16,0 МПа (150—160 кгс/см<sup>2</sup>), после чего масло АМГ-10 через автомат разгрузки ГА-77Н бу-

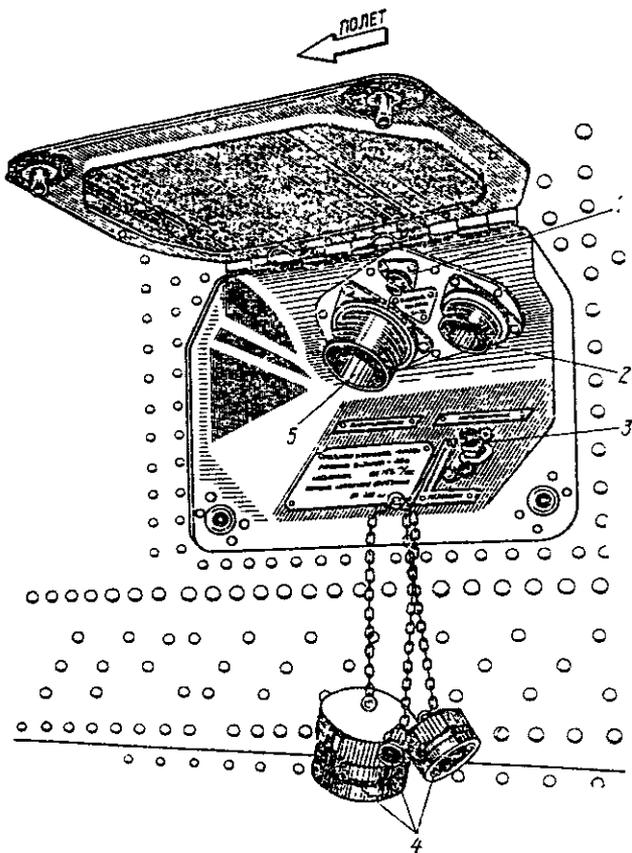


Рис. 2. Панель бортовых штуцеров гидросистемы:  
 1 — штуцер надува гидробака; 2 — штуцер нагнетания; 3 — кнопка стравливания давления из гидробака; 4 — заглушки штуцеров; 5 — штуцер всасывания

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	<p>дет сливаться в гидробак самолета; контролировать количество масла АМГ-10 по маслόμεру МЭ-1866;</p> <p>е) выключить гидроустановку и отсоединить ее нагнетающий шланг от бортового штуцера 2 нагнетания;</p> <p>ж) завернуть и законтрить заглушку 4 бортового штуцера 2 нагнетания;</p> <p>з) закрыть лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы;</p> <p>и) убрать гидростенд от самолета;</p> <p>к) количество масла АМГ-10 в гидробаке еще раз проверить по маслόμεру МЭ-1866 при работающих двигателях, при необходимости — дозаправить.</p> <p>3. Дозаправка масла АМГ-10 на самолетах Ан-26 от ручного насоса 96 (см. рис. 5):</p> <p>а) переключить край включения питания 97, расположенный у ручного насоса, в положение «ИЗ ЕМКОСТИ»;</p> <p>б) снять заглушку со шланга с фильтром из комплекта наземного оборудования;</p>	

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

в) опустить шланг с филь-  
тром в емкость с маслом  
АМГ-10;

г) распределительный кран  
94, расположенный на гидро-  
пульте наземного управления  
рампой, поставить в положе-  
ние «В ГИДРОБАК»;

д) работая ручным насо-  
сом, дозаправить гидробак;  
контролировать количество ма-  
сла АМГ-10 по масломеру  
МЭ-1866;

е) убрать емкость с маслом  
АМГ-10;

ж) заглушить шланг с  
фильтром;

з) количество масла АМГ-  
10 в гидробаке еще раз про-  
верить по масломеру МЭ-1866  
при работающих двигателях,  
при необходимости дозапра-  
вить;

и) кран включения питания  
97 и распределительный кран  
94 установить в исходное по-  
ложение.

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

4. Выключить АЗС-2 «КОЛИЧЕСТВО ГИДРОСМЕСИ», а переключатель «БОРТ — АЭРОДРОМ» перевести в нейтральное положение.

Т

Контрольно-измерительная  
аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Электрическая аэродром-  
ная установка АПА-35-2М; ги-  
дравлическая аэродромная ус-  
тановка УПГ-250 или ГУОГ-88.

(5) к стр.16 |

Отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогуб-  
цы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ  
для крышки заливной горловины 24-9020-  
910; воронка 696АН2; ключ 36×41, ГОСТ  
11737—74.

Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ  
792—67; масло АМГ-10, ГОСТ 6794—75  
в количестве 10 дм<sup>3</sup> (л).

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 17—18	
Пункт РО 2.07.01.03, 04	Проверка источников давления гидросистемы при работающих двигателях и наличия избыточного давления в системе наддува гидробака	Трудоемкость — 0,51 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1. При опробовании двигателей убедиться в работоспособности источников давлений гидросистемы:</p> <p>1.1. Гидронасосов (агр. 623 АНМ), для чего:</p> <p>1.1.1. после запуска левого двигателя снизить давление в гидросистеме, работая закрылками, до 12,0—12,5 МПа (120—125 кгс/см<sup>2</sup>);</p> <p>1.1.2. убедиться в работоспособности гидронасоса левого двигателя по возрастанию давления на манометре основной гидросистемы. Давление в гидросистеме должно возрасти до 15—16 МПа (150—160 кгс/см<sup>2</sup>), после чего рост давления должен прекратиться;</p> <p>1.1.3. после выключения левого двигателя проверить работу гидронасоса правого двигателя, повторив операции, указанные в подпунктах 1.1.1 и 1.1.2 настоящей ТК.</p> <p>1.2. Автомата разгрузки ГА-77Н, для чего</p> <p>1.2.1 снизить давление в гидросистеме до 11,5—12,5 МПа (115—125 кгс/см<sup>2</sup>) по манометру основной гидросистемы. При этом давлении будет наблюдаться скачок стрелки манометра, что свидетельствует о том, что ГА-77Н переключил гидронасосы на зарядку гидросистемы;</p> <p>1.2.2. при достижении давления 15—16 МПа (150—160 кгс/см<sup>2</sup>) будет наблюдаться скачок стрелки манометра основной гидросистемы и дальнейший рост давления прекратится, что свидетельствует о том, что ГА-77Н переключил гидронасосы на холостой режим работы.</p> <p>1.3. Гидроаккумуляторов.</p> <p>При выполнении работ, указанных в подпунктах 1.1.1, 1.1.2 настоящей ТК, следить за давлением в гидроаккумуляторах по манометру гидроаккумуляторов.</p>		<p>Если давление в гидросистеме ниже 11,5 МПа (115 кгс/см<sup>2</sup>) или выше 16 МПа (160 кгс/см<sup>2</sup>), заменить ГА-77Н или отрегулировать его, как указано в ТК № 1, вып. 25, ч. 2. После замены или регулировки ГА-77Н повторить проверку работоспособности ГА-77Н.</p>	И

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Давление будет такое же, как и по манометру основной системы, что свидетельствует о нормальной работе гидроаккумуляторов.</p> <p>Примечание. На самолетах Ан-24 до сер. 08-01, где манометр «ДАВЛЕНИЕ В ОСНОВНОЙ СИСТЕМЕ» подключен до автомата разгрузки ГА-77Н, давление по нему будет регистрироваться только до момента срабатывания ГА-77Н при давлении 15—16 МПа (150—160 кгс/см<sup>2</sup>), после чего стрелка манометра упадет до «0». В этом случае давление в гидросистеме контролируется манометром гидроаккумуляторов.</p> <p>2. После опробования двигателей убедиться в наличии избыточного давления в системе наддува гидробака, для чего:</p> <p>2.1. Открыть лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой gondoly.</p> <p>2.2. Нажать на кнопку стравливания 3 (см. рис. 2) и стравить полностью давление из системы наддува гидробака. При этом должно прослушиваться характерное шипение стравливаемого воздуха, что свидетельствует о наличии давления в системе наддува гидробака.</p> <p>2.3. Закрыть лючок панели бортовых штуцеров.</p>	<p>Если при нажатии на кнопку стравливания 3 давление в системе наддува гидробака отсутствует, убедиться в герметичности системы, как указано в ТК № 12 настоящего выпуска. При необходимости заменить неисправный трубопровод или агрегат.</p>	
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	на страницах 19—21	
Пункт РО 2.07.01.05	Замена влагопоглотителя (силикагеля) в фильтре-осушителе системы надува гидробака	Трудоемкость — 0,83 чел.-з.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Заменить влагопоглотитель (силикагель) в фильтре-осушителе системы надува гидробака, для чего:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Открыть створки отсека правой опоры самолета.</li> <li>2. Расконтрить и отвернуть барашковую гайку 13 (рис. 3) хомута 14 крепления фильтра.</li> <li>3. Расконтрить и отвернуть гайку 19 и снять стакан 18 вместе с патроном-осушителем 17.</li> <li>4. Разобрать патрон-осушитель, отвернув гайку 2. Вынуть пружину, сетку и войлочное кольцо. Высыпать из патрона силикагель в тару для регенерации.</li> <li>5. Осмотреть патрон, проверить, нет ли износа упоров. На самолетах Ан-24 до серии 74-10 ширина упоров должна быть 10 мм, а на самолетах Ан-24 с серии 75—01, Ан-26, Ан-30 — 48 мм. Допускается износ упоров до 5 мм.</li> <li>6. Засыпать внутрь патрона свежий силикагель ШСМ массой 110 г, установить сетку 12 и засыпать индикаторный силикагель массой 35 г. Допускается заполнять патрон силикагелем одного типа ШСМ, свежим или прошедшим регенерацию при температуре 120—130 °С в течение 1,5—2,0 ч. Общая масса силикагеля должна быть 145 г. В этом случае сетку 12 не устанавливать.</li> <li>7. Собрать патрон в обратной последовательности и установить на место. При установке стакана с патроном в крышку фильтра убедиться в наличии и целости уплотнительных колец и шайб на крышке.</li> </ol>		<p>При износе упоров более 5 мм наварить их КАС и обточить на токарном станке до указанных в ТТ размеров.</p> <p>Поврежденные уплотнительные кольца и шайбы заменить.</p>	<p>Т Т Т Т Т Т Т Т</p> <p>✓ ✓ ✓</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Законтировать гайку 19 крепления стакана и барашковую гайку 13. 9. Закрыть створки отсека правой опоры самолета.		Т Т
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Весы РН10У13У, ГОСТ 13882—68; линейка металлическая, ГОСТ 427—75.	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка, ГОСТ 17199—71; ключ 24-9020-47 для гайки фильтра-осушителя; спецключ для внутренней гайки стакана.	Индикаторный силикагель, ГОСТ 8984—75, силикагель ШСМ, ГОСТ 3956—76; проволочка контрольная КО 0,8 Кд, ГОСТ 796—67.

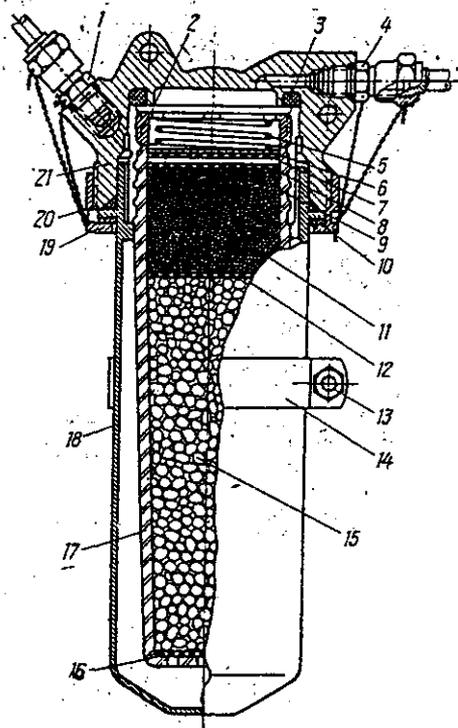


Рис. 3. Фильтр-осушитель:  
 1 — входной штуцер; 2 — гайка; 3, 20 — уплотнительные прокладки; 4 — выходной штуцер; 5 — пружина; 6 — шайба; 7, 9, 12 — сетка; 8 — фетровая прокладка; 10 — шайба; 11 — силикагель-индикатор; 13 — барашковая гайка; 14 — хомут; 15 — силикагель КСМ или ШСМ; 16 — шайба; 17 —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

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На страницах 22—24	
Пункт РО 2 07 01 06	Слив отстоя масла АМГ-10 из гидробака	Трудоемкость — 0,32 чел·ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Слить отстой масла АМГ-10 из гидробака, для чего:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Сравить давление из системы наддува гидробака, как указано в ТК № 3 настоящего выпуска.</li> <li>2. Установить стремянку возле левого борта фюзеляжа</li> <li>3. Открыть люк «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ», расположенный на левом боковом зализе центроплана.</li> <li>4. Открыть сливной кран отстойника гидробака, нажав и кратковременно повернув его маховичок на 90°, слить в стеклянную мерную емкость 100—200 см<sup>3</sup> масла АМГ-10. После слива отстоя закрыть сливной кран.</li> </ol> <p>В слитом отстое не должно быть механических примесей и воды.</p>		<p>При обнаружении в отстое механических примесей или воды продолжать слив масла АМГ-10 до тех пор, пока из гидробака не начнет вытекать чистое масло АМГ-10</p> <p>Если масло АМГ-10 загрязнено, полностью заменить его в гидросистеме, для чего: -</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>а) разрядить гидроаккумуляторы, как указано в ТК № 6 настоящего выпуска;</li> <li>б) установить лестницу 24-9010-0 на фюзеляж и открыть лючок и крышку заправочной горловины гидробака для более быстрого слива масла АМГ-10;</li> <li>в) подсоединить один конец шланга к сливному крану отстойника гидробака, другой конец шланга опустить в емкость для слива; открыть сливной кран, нажав и повернув его маховичок на 90° и зафиксировав его в этом положении,</li> </ol>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>К</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

г) после полного слива ма-  
сла АМГ-10 из гидробака за-  
крыть сливной кран и запра-  
вить гидробак свежим маслом  
АМГ-10, как указано в ТК № 2  
настоящего выпуска;

д) произвести 3—4-кратную  
отработку основной и аварий-  
ной гидросистем, как указано  
в ТК № 13 настоящего выпу-  
ска;

е) произвести 3—4-кратную  
уборку — выпуск шасси, как  
указано в ТК № 16, вып. 11  
«Шасси»;

ж) произвести 3—4-кратный  
откат — накат и подъем —  
опускание рампы от основной и  
аварийной гидросистем (на са-  
молетах Ан-26);

з) осмотреть фильтроэле-  
менты фильтров основной и  
аварийной гидросистем, как  
указано в ТК № 9 настоящего  
выпуска;

и) вторично слить масло  
АМГ-10 из гидробака и вновь  
заправить гидробак свежим  
маслом АМГ-10;

к) отсоединить шланг от  
сливного крана отстойника ги-  
дробака, убрать шланг и ем-

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

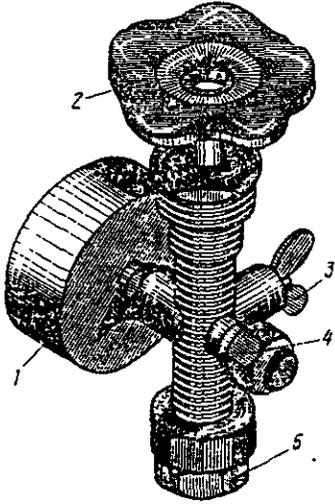
кость с маслом АМГ-10 от самолета;  
л) закрыть лючок и крышку заправочной горловины гидробака, убрать лестницу и стремянку от самолета;  
м) еще раз проверить уровень масла АМГ-10 по указателю масломера МЭ-1866 при опробовании двигателей; при необходимости — дозаправить.

Контрольно-измерительная  
аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Стремянка 24-9012-0; лестница 24-9010-0;  
стеклянная тара 0,5 дм<sup>3</sup> (л); шланг для  
слива масла АМГ-10; отвертка 19199—71.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 25—28	
Пункт РО 2 07.01 07	Проверка давления азота в гидроаккумуляторах основной системы и тормозов	Трудоемкость — 1,21 чел·ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1. Проверить давление азота в гидроаккумуляторе тормозов в отсеке передней опоры, для чего:</p> <p>1.1 Полностью стравить давление в гидросистеме, нажимая на педали торможения. Давление контролировать по манометру «ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОАККУМУЛЯТОРЕ».</p> 			К
<p>Рис. 4 Приспособление для зарядки (24-9211-100) азотом гидроаккумуляторов: 1 — манометр; 2 — вентиль; 3 — винт стравливания; 4 — заглушка 5 — накидная гайка</p>			

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Давление в гидроаккумуляторе должно быть сравнено до «0».</p> <p>Примечание. Если гидроаккумулятор заряжен правильно, то сначала давление по манометру снижается медленно, а при достижении давления 6 МПа (60 кгс/см<sup>2</sup>) стрелка манометра резко падает до «0».</p> <p>1.2. Открыть левую створку передней опоры.</p> <p>1.3. Расконтрить и отвернуть колпачок со штуцера зарядного клапана гидроаккумулятора.</p> <p>1.4. Навернуть накидную гайку 5 (рис. 4) приспособления 24-9211-100 на зарядный клапан гидроаккумулятора.</p> <p>1.5. Отжать зарядный клапан гидроаккумулятора, завернув рукоятку вентиля 2 до отказа. При этом манометр 1 покажет давление азота в гидроаккумуляторе.</p> <p>Давление азота в гидроаккумуляторе должно быть 5,7—6,3 МПа (57—63 кгс/см<sup>2</sup>).</p>	<p>При давлении в гидроаккумуляторе ниже указанного в ТТ, произвести его подзарядку, для чего:</p> <p>а) отвернуть заглушку 4 зарядного штуцера приспособления и присоединить к штуцеру шланг от баллона со сжатым азотом;</p> <p>б) закрыть винт 3 и открыть зарядный клапан иглой, вращая рукоятку вентиля 2 по часовой стрелке до появления давления на манометре 1;</p> <p>в) открыть вентиль баллона со сжатым азотом и дозарядить гидроаккумулятор;</p> <p>г) закрыть вентиль баллона со сжатым азотом и отвернуть рукоятку вентиля 2 приспособления;</p>	

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
рель

1.6. После проверки давления азота в гидроаккумуляторе отвернуть рукоятку вентиля 2 и снять приспособление 24-9211-100.

1.7. Завернуть и законтрить колпачок зарядного штуцера гидроаккумулятора.

1.8. Закрывать левую створку передней опоры.

Запрещается закрывать створку с предварительно зафиксированной ручкой замка.

2. Открыть створки отсека левой опоры самолета.

3. Проверить давление азота в гидроаккумуляторе основной системы, как указано в п. 1 настоящей ТК.

Давление азота в гидроаккумуляторе основной системы должно быть 8,0—9,0 МПа (80—90 кгс/см<sup>2</sup>).

д) сравнить давление азота из шланга, отвернув винт стравливания 3; отсоединить шланг от приспособления;

е) при давлении в гидроаккумуляторе выше указанного в ТТ сравнить давление до нормы, отворачивая винт стравливания 3 приспособления 24-9211-100; в случае подтекания масла АМГ-10 из клапана гидроаккумулятора заменить гидроаккумулятор; навернуть заглушку 4 на зарядный штуцер и снять приспособление.

Если давление азота в гидроаккумуляторе не соответствует указанному, произвести подзарядку или стравливание давления, как указано в п. 1 настоящей ТК.

Т  
К

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Закрыть створки отсека левой опоры самолета. Запрещается закрывать створки с предварительно зафиксированными ручками замков.			Т
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы.	
	Ключи 14×17, 19×22, ГОСТ 11737—74; приспособление 24-9211-100 или 4296А-Д с манометром МТП-СД100-ОМ2 (предел измерения 0—100 кгс/см <sup>2</sup> , класс точности 1,5), ГОСТ 12733—74; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Проволока контровочная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

(9) Стр. 29

В тексте названия Технологической карты после слова "центроплана" поставить запятую, букву "и" изъять, а после слова "лонжероне" внести текст: "и на центральном пульте в кабине экипажа".

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На страницах 29—32	
Пункт РО   2.07 01.08	Осмотр агрегатов и трубопроводов в зализах центроплана и на заднем лонжероне	Трудоемкость — 0,92 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1 Подвести стремянки к правому и левому бортам фюзеляжа под центроплан. Установить лестницу на фюзеляж.			Т
2 Открыть два задних люка, расположенных на верхнем зализе центроплана, и люки «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ», расположенные на правом и левом зализах центроплана, отвернув винтовые замки крышек люков.			Т
(9) - на стр. 29 пункт 2 в конце через запятую дополнить текстом: "открыть боковые лючки на центральном пульте в кабине экипажа".			
3 Осмотреть следующие агрегаты:			К
3.1. Под зализом центроплана слева: гидробак, аварийную насосную станцию 465МТВ (НС-14 — для самолетов Ан-26), кран аварийного выпуска закрылков ГА-192, предохранительный клапан ГА-42-00-ЗК, фильтр аварийной гидросистемы, датчик манометра ИД-240.	При трещинах на корпусе агрегат заменить. При ослаблении крепления агрегата подтянуть крепежные болты. Если дефект не устранен, тщательно осмотреть кронштейн крепления агрегата. При трещинах или разрушениях кронштейна заменить его. При подтекании масла АМГ-10 в месте подсоединения трубопровода подтянуть накидную гайку, предварительно сняв контрошку. После подтяжки гайки убедиться в герметичности соединения. Если подтекание не устранилось, стравить полностью давление в гидросистеме, расконтрить и отвернуть накидную гайку, убедиться в целостности соединения. При трещинах трубки, разрушении ниппеля, накидной гайки и других по-		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>3.2. Под зализом центроплана справа: кран шасси ГА-142/1, фильтр основной гидросистемы, кран ГА-163А/16 выпуска — уборки закрылков, автомат разгрузки ГА-77Н, челночные клапаны 24-5623-0, гидрозамок 24-5620-0, клапан ограничения расхода жидкости 24-5633-0, датчик манометра ИД-240.</p> <p>3.3. На заднем лонжероне центроплана: гидропровод закрылков 24-5615-10, два гидромотора ГМ-36/1, гидротормоз 24-5615-40.</p> <p>(9) "3.4. На центральном пульте в кабине экипажа с применением зеркала и подсвета: краны ЭТ56-470 флюгирования воздушных винтов, тормозной клапан УГ-100У аварийного торможения колес, кран слива (вентиль) 652600.</p> <p>(9) 3.5. При осмотре агрегатов, указанных в пункте 3, убедитесь в отсутствии трещин и деформаций, в надежности крепления агрегатов, герметичности соединений штуцеров с агрегатами, в отсутствии течи масла АМГ-10".</p>	<p>вреждениях заменить несправный трубопровод или деталь.</p> <p>Подтекание из-под штуцеров агрегатов устранить заменой резиновых уплотнительных колец.</p> <p>Примечание. Подтяжка штуцеров подтекания не устраняет. Излишняя затяжка штуцера может привести к повреждению соединения. Если течь из-под уплотнительного агрегата устранить невозможно, заменить агрегат.</p>	
<p>4.</p> <p>" С применением зеркала и подсвета осмотрите трубопроводы в зализах центроплана, на заднем лонжероне и на центральном пульте в кабине экипажа";</p> <p>4.1. Убедиться в отсутствии трещин, коррозии, забоин, потертостей, рисок и вмятин.</p> <p>Допускаются вмятины глубиной до 2 мм на прямом участке трубопровода, не более двух на 1 м длины.</p>	<p>поврежденную контровку гановить.</p> <p>Трубопроводы, имеющие вмятины более указанного размера и количества или трещины, заменить. Потертости, риски и забоины глубиной до 0,2 мм, коррозию глубиной до 0,1 мм зачистить шлифовальной</p>	<p>К</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

4.2. Убедиться в надежности крепления и исправности колодок и отбортовочных хомутов.

шкуркой № 5, обезжирить нефрасом и закрасить под цвет. При потертостях, рисках и заборнах глубиной более 0,2 мм, коррозии глубиной более 0,1 мм трубопровод заменить.

Неисправные колодки и отбортовочные хомуты заменить. При ослаблении крепления подтянуть накидные гайки трубопроводов или гайки хомутов. При люфтах трубопроводов в колодках и хомутах тщательно осмотреть трубопроводы и убедиться в том, что они не имеют потертостей в местах крепления. Люфт в креплении трубопроводов устранить.

Если зазоры между трубопроводами меньше, чем указано в ТТ, перемонтировать соединения так, чтобы получить необходимую величину зазора.

(9) 4.3. Убедиться в том, что  
а) трубопроводы, расположенные в зализах центроплана и на заднем лонжероне не касаются других деталей и между собой. Величина зазоров между трубопроводами в пакете должна быть не менее 3 мм, между трубопроводами и неподвижными деталями - не менее 5мм, а между трубопроводами и подвижными деталями - не менее 10мм;

б) трубопроводы, расположенные на центральном пульте в кабине экипажа не касаются других деталей и между собой. Величина зазоров между трубопроводами и неподвижными деталями - не менее 5 мм. между тросами управления двигателями и трубопроводами - не менее 10 мм";

4.4. Убедиться в отсутствии подтекания масла АМГ-10 из соединения трубопроводов.

При подтекании масла АМГ-10 в местах соединения трубопроводов подтянуть накидную гайку, предварительно сняв контровку. После подтяжки гайки убедиться в герметичности соединения. Если подтекание не устранилось, стра-

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

4.5. Убедиться в целости лакокрасочного покрытия.

5. Закреть люки на верхнем зализе центроплана и люки «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ» на правом и левом зализах центроплана, завернув винтовые замки крышек люков.

(9) "Закреть боковые лючки на центральном пульте в кабине экипажа".

6. Убрать от самолета стремянки и лестницу.

вить полностью давление в гидросистеме, расконтрить и отвернуть накидную гайку и убедиться в целости соединения. При трещинах трубки, разрушении ниппеля, накидной гайки и других повреждениях заменить неисправный трубопровод или деталь.

Нарушенное лакокрасочное покрытие восстановить.

Т

Т

Контрольно-измерительная  
аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Штангенциркуль ШЦ-1,  
ГОСТ 166—80; линейка метал-  
лическая измерительная, ГОСТ.  
427—75.

Стремянка 24-9012-0; лестница 24-9010-0;  
отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы  
комбинированные, ГОСТ 5547—75; приспособ-  
ление для измерения глубины рисков и  
забоин (см. приложение № 1 к ГОСТ  
8.113—74).

(9) "переносная лампа ПЛЗ6-20;  
зеркало поворотное 24-9020-800".

Проволока контровочная КО 0,8, ГОСТ  
792—67.

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На странице 33
(8) Пункт РО   2 07.02.05	Слив отстоя из дренажного бачка насосной станции НС-14	Трудоемкость — 0,51 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
<p>Слить отстой из дренажного бачка насосной станции НС-14.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подвести стремянку к левому борту фюзеляжа</li> <li>2. Открыть люк «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ» на левом боковом зализе центроплана, отвернув винтовые замки крепления крышки люка</li> <li>3. Снять с люка дренажный бачок насосной станции НС-14</li> <li>4. Вынуть лейку из бачка и слить масло АМГ-10 в стеклянную банку вместимостью 0,5 дм<sup>3</sup> (л).</li> <li>5. Установить лейку в бачок и дренажный бачок в лерки крепления.</li> <li>6. Закрыть люк «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ» на левом боковом зализе центроплана, завернув винтовые замки крепления крышки люка.</li> <li>7. Убрать стремянку от самолета.</li> </ol>		Т
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Стремянка 24-9012-0; отвертка, ГОСТ 17199-71, стеклянная банка вместимостью 0,5 дм <sup>3</sup> (л).	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 34—36	
Пункт РО 2.07.03.01	Осмотр фильтроэлементов фильтров тонкой очистки основной и аварийной гидросистем	Трудоемкость — 1,60 чел·ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Снять фильтроэлемент 8Д.966.022-4 фильтра 8Д2.996 018-2 основной гидросистемы, для чего:</p> <p>1.1. Подвести стремянку к правому борту фюзеляжа.</p> <p>1.2. Открыть люк «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ» на правом боковом заливе центроплана, вывернув винтовые замки крышки люка.</p> <p>1.3. Расконтрить соединение стакана с корпусом фильтра.</p> <p>1.4. Вывернуть стакан вместе с фильтроэлементом из корпуса фильтра.</p> <p>1.5. Вынуть фильтроэлемент из стакана.</p> <p>2. Осмотреть фильтроэлемент фильтра тонкой очистки основной гидросистемы.</p> <p>Убедиться в чистоте и отсутствии повреждений фильтроэлемента.</p>		<p>При обнаружении металлической стружки на фильтроэлементе слить масло АМГ-10 из всей гидросистемы, как указано в ТК № 5 настоящего выпуска. Снять и промыть гидробак и его фильтр. Определить и устранить причину появления стружки. Установить на место гидробак, залить свежее масло АМГ-10 и произвести 3—4-кратную отработку агрегатов гидросистемы, как указано в ТК № 5 настоящего выпуска. После отработки гидросистемы убедиться в чистоте фильтроэлемента. Поврежденные сетки фильтроэлемента отремонтировать, как указа-</p>	<p>Т</p> <p>К</p>

К РО самолета Ан-26

## ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Уложить фильтроэлемент в полиэтиленовый мешочек и отправить для промывки на ультразвуковой установке (УЗУ).	по в вып. 26 «Текущий ремонт самолета»	Т
4 Установить фильтроэлемент фильтра основной гидросистемы, для чего: 4.1. Вставить в стакан промытый на УЗУ фильтроэлемент. 4.2. Ввернуть стакан в корпус фильтра. 4.3. Законтрить корпус и стакан фильтра между собой.		К
5. Снять фильтроэлемент 8Д2.966.022-1 фильтра 8Д2.966.015-2 аварийной гидросистемы, для чего: 5.1. Подвести стремянку к левому борту фюзеляжа.		Т
5.2. Открыть люк «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ» на левом боковом зализе центроплана, вывернув винтовые замки крышки люка.		Т
5.3. Снять, осмотреть и установить на место промытый на ультразвуковой установке фильтроэлемент, как указано в пп. 1—4 настоящей ТК.		К
6. Создать давление в основной и аварийной гидросистемах, как указано в ТК 18 выпуска 11 «Шасси».		Т
Давление в основной и аварийной гидросистемах должно быть 15—16 МПа (150—160 кгс/см <sup>2</sup> ). Давление в аварийной гидросистеме контролируете по манометру «Давление в аварийной системе».		
7. Осмотреть фильтры основной и аварийной гидросистем. Убедиться в отсутствии подтекания масла АМГ-10 из разъема фильтров со стаканами.	При наличии подтекания масла АМГ-10 подтянуть стакан фильтра или заменить уплотнительную прокладку корпуса фильтра.	К

К РО самолета Ан-26

## ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Закрыть люки «АГРЕГАТЫ ГИДРОСИСТЕМЫ», завернув винтовые замки крышек люков. 9. Убрать стремянки от самолета.		Т Т
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка, ГОСТ 17199—71; стремянка 24-9012-0; ключи 36×41, 24×27, ГОСТ 11737—74; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75;	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На странице 37	
18) Пункт РО 2.07.03.05 2.07.03.10	Осмотр фильтроэлемента фильтра тонкой очистки ручного насоса	Трудоемкость — 0,34 чел.ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Снять фильтроэлемент 8Д2.966.022-1 фильтра 8Д2.966.015-2 ручного насоса, для чего:</p> <p>1.1. В грузовой кабине открыть панели на гидропульте управления рампой, в районе шп. № 32—33:</p> <p>1.2. Расконтрить соединение стакана с корпусом фильтра.</p> <p>1.3. Вывернуть стакан вместе с фильтроэлементом из корпуса фильтра.</p> <p>1.4. Вынуть фильтроэлемент из стакана.</p> <p>2. Осмотреть фильтроэлемент фильтра тонкой очистки ручного насоса, как указано в п. 2 ТК № 9 настоящего выпуска.</p> <p>3. Уложить фильтроэлемент в полиэтиленовый мешочек и отправить для промывки на УЗУ.</p> <p>4. Установить фильтроэлемент фильтра ручного насоса, для чего:</p> <p>4.1. Вставить в стакан, промытый на ультразвуковой установке, фильтроэлемент.</p> <p>4.2. Ввернуть стакан в корпус фильтра.</p> <p>4.3. Законтрить корпус и стакан фильтра между собой.</p> <p>5. Создать давление ручным насосом.</p> <p>Убедиться в отсутствии подтекания масла АМГ-10 из разъема корпуса фильтра со стаканом.</p> <p>6. Закрыть в грузовой кабине панели на гидропульте управления рампой в районе шп. № 32—33.</p>		<p>При подтекании масла АМГ-10 из разъема корпуса фильтра со стаканом подтянуть стакан фильтра или заменить уплотнительную прокладку корпуса фильтра.</p>	<p>Т</p> <p>К</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>К</p> <p>Т</p>
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи 24×27, ГОСТ 11737—74.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

.К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На страницах 38—40	
Пункт РО 2.07.03.06.07	Осмотр агрегатов и трубопроводов системы управления рамной грузовой люка	Трудоемкость — 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Отвернуть замки и снять крышки люков пола грузовой кабины в районе шп. № 31—33.</p> <p>2. Осмотреть в пространстве под полом агрегаты системы управления рамной грузовой люка (рис. 5, см. вклейку в конце книги):</p> <p>2.1. Отката и наката ramпы:</p> <p>2.1.1. электромагнитные краны ГА-163А/16 нормального 85 и аварийного 84 действия с обратными клапанами 674600/Б 30 и 671600/Б 32;</p> <p>2.1.2. согласующий клапан 638600АМ 88 с дросселем 2975А-11 90;</p> <p>2.1.3. челночные клапаны 24-5623-0 66 — 4 шт.;</p> <p>2.1.4. редуктор ГА-213 87 с обратным клапаном 674600/Б 30;</p> <p>2.1.5. гидропривод ramпы с гидромотором 68, гидротормозом 26-5655-0 86, челночным клапаном 24-5622-0 71.</p> <p>2.2. Замки порога и боковые замки ramпы:</p> <p>2.2.1. электромагнитные краны ГА-163А/16 нормального 92 и аварийного 91 действия пороговых замков с обратными клапанами 674600/Б 30;</p> <p>2.2.2. челночные клапаны 24-5623-0 66 — 4 шт.</p> <p>Убедиться в отсутствии трещин и деформаций, надежности крепления агрегатов, отсутствии подтекания масла АМГ-10.</p> <p>3. Осмотреть следующие агрегаты:</p> <p>3.1. Гидроцилиндры 26-5647-0 93 замков порога ramпы (под полом грузовой кабины, в районе шп. № 32—33).</p> <p>3.2. По левому и правому бортам грузовой кабины:</p> <p>3.2.1. гидроцилиндры 23-5666-0 89 управления боковыми замками с челночными клапанами 24-5623-0 66 — 2 шт. (в районе шп. № 31—32);</p> <p>3.2.2. гидроподъемники ramпы 26-5649-0 103 (в районе шп. № 34);</p> <p>3.2.3. гидроцилиндры 26-5648-0 100 замков рельсов (в районе шп. № 36—37).</p>	<p>При наличии дефектов устранить их, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	<p>Т</p> <p>К</p> <p>К</p>	

(4) к стр.38

- Рис.5 "Принципиальная схема гидравлической системы самолетов Ан-24, Ан-30" :

В сети выпуска-уборки закрылков соответственно по бюллетеням N 1311-БУ-Г и N 469-БУ-Г установлен электромагнитный кран ГА-140 (поз. 83).

- Рис. 5 "Принципиальная схема гидравлической системы самолета Ан-26" :

В сети выпуска-уборки закрылков по бюллетеню N 785-БУ-Г установлен электромагнитный кран ГА-140 (поз. 106).

(6) к стр. 38

- Рис.5 "Принципиальная схема гидравлической системы самолетов Ан-24, Ан-30" :

В сети выпуска-уборки закрылков соответственно по бюллетеням N 1321-БУ и N 477-БУ в линию уборки установлен дроссель 24-5669-0 (поз. 82).

- Рис. 5 "Принципиальная схема гидравлической системы самолета Ан-26" :

В сети выпуска-уборки закрылков по бюллетеню N 791-БУ в линию уборки установлен дроссель 24-5669-0 (поз. 105).

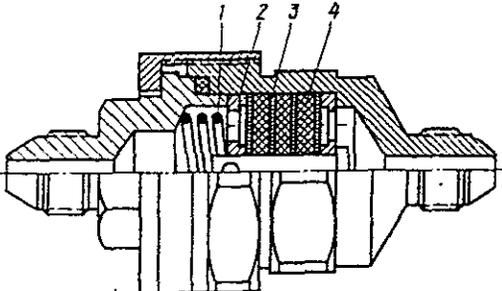


К РО самолета Ан-26

## ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>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.</p> <p>Убедиться в отсутствии трещин и деформаций, в отсутствии подтекания масла АМГ-10, в надежности крепления агрегатов.</p>	<p>При наличии дефектов устранить их, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	К
<p>4. Открыть панели пульта управления рампой по левому борту грузовой кабины между шп. № 32—33.</p> <p>Осмотреть следующие агрегаты:</p> <p>4.1. Гидрокран 629600-1 104 управления боковыми замками.</p> <p>4.2. Гидрокраны 629600-1 99 и 101 управления подъемом рампы и замками рельсов с дроссельным краном ГА-230 102.</p> <p>4.3. Ручной насос НР-01/1 96.</p> <p>4.4. Гидравлический фильтр 8Д2.966.015-2 95 ручного насоса.</p> <p>4.5. Распределительный семипозиционный кран 26-5660-0 94.</p> <p>4.6. Предохранительный клапан Н-5810-25М 98.</p> <p>4.7. Кран включения питания 26-5643-0 97.</p> <p>4.8. Обратные клапаны 674600/Б — 6 шт.</p>	<p>При наличии дефектов устранить их, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	К
<p>Убедиться в отсутствии трещин и деформаций, в отсутствии подтекания масла АМГ-10, в надежности крепления агрегатов.</p>	<p>При наличии дефектов устранить их, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	К
<p>5. Осмотреть трубопроводы системы управления рампой грузового люка, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	<p>При наличии дефектов устранить их, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	К
<p>6. Установить на место крышки люков пола грузовой кабины, в районе шп. № 31—32 и закрыть их замки.</p>		Т
<p>7. Закрыть панели пульта управления рампой по левому борту грузовой кабины между шп. № 32—33.</p>		Т

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Секундомер механический, ГОСТ 5072—79.	Отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 41—45	
Пункт РО 2.07.06.01, 02	Осмотр воздушного фильтра. Проверка герметичности системы наддува гидробака	Трудоемкость — 3,04 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Осмотреть воздушный фильтр 721800А (723900-4-Т — на самолетах Ан-26) системы наддува гидробака (рис. 6), для чего:</p>  <p>Рис. 6. Воздушный фильтр (721800А): 1 — пружина; 2 — дроссельная шайба; 3 — металлическая сетка; 4 — войлочное кольцо</p> <p>1.1. Открыть лючок панели бортовых штуцеров, расположенный на левой стороне правой gondoly.</p> <p>1.2. Стравить воздух из системы наддува гидробака, нажав на кнопку стравливания 3 (см. рис. 2). При этом должно прослушиваться характерное шипение стравливаемого из гидробака воздуха.</p>			Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1.3. Открыть створки отсека правой опоры.</p> <p>1.4. Расконтрить и отвернуть накидные гайки трубопровода и угольника с обеих сторон фильтра.</p> <p>1.5. Отвернуть винт стяжного ломуа фильтра и снять фильтр с панели.</p> <p>1.6. Расконтрить и отвернуть крышку с корпуса фильтра и вынуть дроссельные шайбы 2 (см. рис. 6), металлические сетки 3, войлочные кольца 4.</p> <p>1.7. Промыть в ванночке кистью, смоченной нефрасом, детали фильтра. Продуть детали сжатым воздухом. Давление воздуха должно быть не более 0,2 МПа (2 кгс/см<sup>2</sup>).</p> <p>1.8. Прodefектировать детали фильтра, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета»</p> <p>1.9. Собрать фильтр в обратной последовательности.</p> <p>1.10. Завернуть крышку фильтра на корпусе и законтрить ее.</p> <p>1.11. Установить фильтр на пачель и закрепить его стяжной хомут, завернув винт крепления.</p> <p>1.12. Подсоединить трубопровод и угольник к штуцерам фильтра, завернув и законтрив накидные гайки.</p> <p>2. Убедиться в работоспособности редуктора Н5810-700М системы наддува гидробака, для чего:</p> <p>2.1 Отвернуть колпачок на бортовом штуцере 1 (см. рис. 2) наддува гидробака.</p> <p>2.2. Присоединить к штуцеру шланг 5 (рис. 7) приспособления.</p> <p>2.3. В нише правой опоры отсоединить от клапана стравливания трубопровод и подсоединить к нему шланг 6 приспособления.</p> <p>2.4. Присоединить шланг 1 приспособления к баллону со сжатым воздухом.</p> <p>2.5. Открыть вентиль баллона со сжатым воздухом и кран 4 приспособления (кран 8 приспособления закрыт).</p> <p>По манометру 7 проверить давление за редуктором Н5810-700М. Давление воздуха после редуктора баллона не должно быть более 1 МПа (10 кгс/см<sup>2</sup>), а после редуктора 2 приспособления 0,7 МПа (7 кгс/см<sup>2</sup>). Давление за редуктором Н5810-700М должно быть <math>0,1 \pm 0,01</math> МПа (<math>1,0 \pm 0,1</math> кгс/см<sup>2</sup>).</p>	<p>Обнаруженные дефекты устранить, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета»</p> <p>При несоответствии давления воздуха за редуктором Н5810-700М указанному в ТТ</p>	<p>К</p>

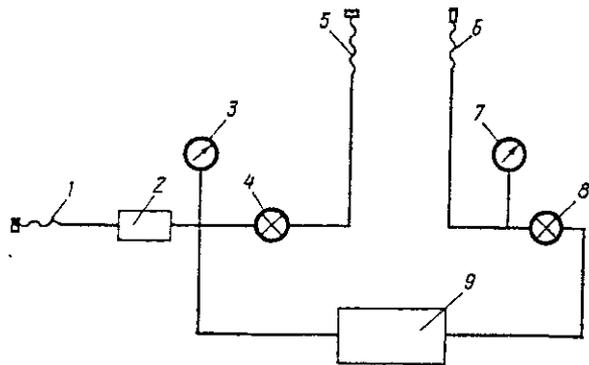


Рис. 7. Схема приспособления для проверки системы наддува гидробака:

1 — шланг от баллона сжатого воздуха; 2 — редуктор, понижающий давление до 0,5—0,7 МПа (5—7 кгс/см<sup>2</sup>), 3 — манометр М1Д-6 (предел измерения 0—10 кгс/см<sup>2</sup>, класс точности 2,5), ТУ 25.02.1033—72; 4, 8 — вентильный кран; 5 — шланг к штуцеру наддува гидробака на панели; 6 — шланг к трубопроводу клапана стравливания на панели; 7 — манометр МТИ (предел измерения 0—4 кгс/см<sup>2</sup>, класс точности 0,6), ТУ 25.05—1664—74; 9 — редуктор Н5810-700М, отрегулированный на давление 190—200 кПа (1,9—2 кгс/см<sup>2</sup>)

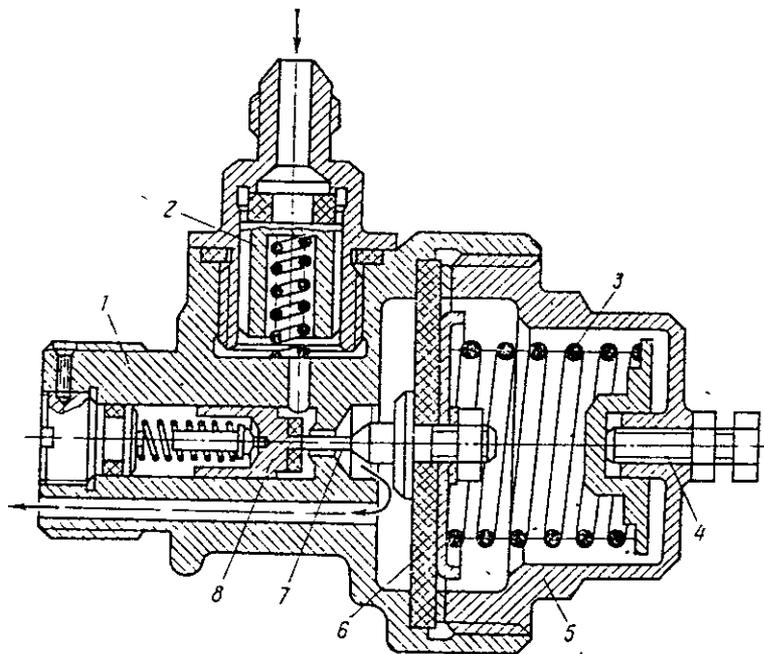


Рис. 8. Редуктор Н5810-700М системы наддува гидробака: 1 — корпус; 2 — выпускной клапан; 3 — пружина; 4 — регулировочный винт; 5 — крышка; 6 — мембрана; 7 — шток; 8 — клапан

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>При длительной проверке (более 3 мин), при отсутствии расхода воздуха допускается повышение давления до 0,135 МПа (1,35 кгс/см<sup>2</sup>).</p> <p>3. Убедиться в герметичности системы надува гидробака, закрыв вентиляльный кран 4 приспособления. Следить по манометру 7 за герметичностью системы. Давление в системе не должно снижаться более 0,05 МПа (0,5 кгс/см<sup>2</sup>) за 1 мин.</p> <p>4. Убедиться в работоспособности предохранительных клапанов 634300М гидробака, для чего:</p> <p>4.1. Закрыть вентиляльный кран 4 приспособления.</p> <p>4.2. Открыть вентиляльный кран 8 приспособления и по манометру 7 наблюдать за срабатыванием предохранительных клапанов 634300М гидробака. Давление на манометре 7 (после редуктора 9) приспособления должно быть 0,18—0,20 МПа (1,8—2,0 кгс/см<sup>2</sup>), а после срабатывания предохранительных клапанов — 0,12—0,18 МПа (1,2—1,8 кгс/см<sup>2</sup>).</p>	<p>отрегулировать его винтом 4 (рис. 8) редуктора Н5810-700М. Если давление воздуха отрегулировать невозможно, заменить редуктор Н5810-700М и провести повторную проверку.</p> <p>Если снижение давления происходит быстрее, чем указано в ТТ, определить на слух или с помощью мыльной пены место негерметичности системы и устранить дефект. При необходимости заменить неисправный агрегат.</p> <p>В случае открытия предохранительного клапана при давлении менее 0,12 МПа (1,2 кгс/см<sup>2</sup>) или более 0,18 МПа (1,8 кгс/см<sup>2</sup>) клапан заменить. После замены предохранительного клапана произвести повторную проверку на герметичность системы надува гидробака и работоспособ-</p>	<p>К</p> <p>К</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

4.3. При открытом заднем люке на левом верхнем зализе центроплана определить открытие предохранительных клапанов 634300М на слух по шипению выходящего из них воздуха.

4.4. Убедиться в закрытии заднего люка на левом верхнем зализе центроплана.

5. По окончании проверки выполнить следующие операции:

5.1. Закрыть вентиль баллона со сжатым воздухом и убедиться, что кран 4 приспособления закрыт.

5.2. Отсоединить шланг 6 (см. рис. 7) приспособления от трубопровода клапана стравливания, присоединить к клапану стравливания трубопровод и законтировать его.

5.3. Отсоединить от бортового штуцера наддува гидробака шланг 5 приспособления.

5.4. Установить и затянуть колпачок бортового штуцера.

5.5. Отсоединить от баллона со сжатым воздухом шланг 1 приспособления и убрать баллон со сжатым воздухом и приспособление от самолета.

5.6. Закрыть створки отсека правой опоры и лючок панели бортовых штуцеров

5.7. Убедиться в надежности закрытия створок нажатием рукой на заднюю кромку створок.

ность предохранительного клапана.

Т

Контрольно-измерительная  
аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Приспособление для проверки системы наддува гидробака.

Ключи 9×11, 14×17 (2 шт.), 24×27, 32×36, ГОСТ 2839—71; отвертка, ГОСТ 17199—71; кисть волосяная, ГОСТ 10597—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; стремянка 24-9012-0.

Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; баллон со сжатым воздухом с давлением на 10 кгс/см<sup>2</sup>; нефрас С 50/170, ГОСТ 8505—80.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На страницах 46—53	
Пункт РО 2.07.06.03	Проверка работоспособности основной и аварийной гидросистем	Трудоемкость — 0,51 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1. Проверить выпуск и уборку закрылков от основной гидросистемы.</p> <p>1.1. Подключить к штуцерам бортовой панели гидросистемы шланги гидроустановки, как указано в ТК № 2 настоящего выпуска, и, включив ее, создать давление в гидросистеме.</p> <p>Давление в гидросистеме должно быть 15—16 МПа (150—160 кгс/см<sup>2</sup>).</p> <p><b>Примечания:</b> 1. При проверке работы гидросистемы разрешается пользоваться аварийной насосной станцией 465МВТ (НС-14 — для самолетов Ан-26) с соблюдением следующего условия: после 15 мин работы — перерыв для охлаждения не менее 15 мин.</p> <p>2. При проверке работы закрылков от аварийной насосной станции время выпуска — уборки не контролируется.</p> <p>1.2. Подключить электрическую аэродромную установку.</p> <p>1.3. Включить на щите АЗС в кабине экипажа все АЗС секторов «ТРИММЕРЫ И ЗАКРЫЛКИ», «ГИДРАВЛИКА» и УПРТ-2 сектора «ДВИГАТЕЛИ».</p> <p>1.4. Переключатель «БОРТ — АЭРОДРОМ», расположенный на верхнем электрощитке, установить в положение «АЭРОДРОМ», переключатель «ПО-750—АЭРОДРОМ» — в положение «АЭРОДРОМ», а переключатель «ЗЕМЛЯ — ВОЗДУХ» — в положение «ЗЕМЛЯ».</p> <p>1.5. Выключатель крана управления закрылками ГА 163А/16 перевести в положение «ВЫПУСК».</p> <p>При достижении стрелкой УЗП-1 положения 15° отпустить выключатель.</p> <p>Выпуск закрылков контролировать по УЗП-1, по падению давления в гидросистеме и визуально.</p> <p>При отпускании выключатель должен возвратиться в нейтральное положение, а закрылки должны мгновенно и надежно фиксироваться в данном положении. Звуковая сигнализация (гудение sireны) и светосигнальное табло красного цвета «ВЫПУСТИ ЗАКРЫЛКИ» не должны работать.</p>		<p>Если выключатель крана управления закрылками ГА 163А/16 заедает во включенном положении, выключатель заменить.</p> <p>Если при установке выключателя крана управления закрылками в нейтральное положение закрылки не фиксируются мгновенно в данном положении, убедиться в исправности гид-</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>К</p>

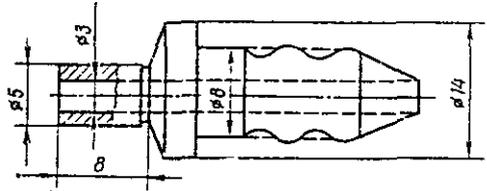
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>✓ (4) к стр. 46 ТК 13, пункт 1.5, колонка 2, строки 9-10 снизу изложить в редакции: Если выключатель кранов управления закрылками ГА-140 и ГА-163/16 ...</p> <p>✓ (4) к стр. 46 ТК 13, пункт 1.5, колонка 1, строки 8-9 снизу изложить в редакции: Выключатель крана управления закрылками ГА-140 и ГА-163/16 пере-вести в положения "Выпуск".</p> <p>✓ (4) к стр. 47 ТК 13, пункт 1.7, колонка 1, строки 5-6 снизу изложить в редакции: Выпустить полностью закрылки, переведя выключатель управления закрылками ГА-140 и ГА-163/16 в положение "Выпуск".</p>	<p>ротормоза 24-5615-40 путем измерения хода резьбового хвостовика штока гидротормоза, для чего:</p> <p>а) открыть задний люк на правом верхнем зализе центроплана;</p> <p>б) приложить к торцу гайки гидротормоза линейку;</p> <p>в) дать давление на выпуск закрылков и измерить выход резьбового хвостовика штока; ход штока должен быть 1,5—4,0 мм; при ходе штока более 4 мм гидротормоз заменить;</p> <p>г) убрать линейку;</p> <p>д) закрыть задний люк на правом верхнем зализе центроплана.</p> <p>При нормальном ходе резьбового хвостовика штока гидротормоза заменить гидрозамок 24-2520-0 или кран управления закрылками ГА-163А/16.</p>	
<p>1.6. Перезести РУД обоих двигателей в положение более 76° по УПРТ-2.</p> <p>✓ 1.7. <del>Выпустить полностью закрылки, переведя выключатель крана управления закрылками ГА-163А/16 в положение «ВЫПУСК».</del> После полного выпуска закрылков отпустить выключатель. В процессе выпуска закрылков убедиться в работе гидропривода и всей трансмиссии, обращая внимание на плавность перемещения деталей, отсутствие касания подвижных деталей корпуса самолета, исправность системы звуковой и световой сигнализации.</p>		К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Полный выпуск закрылков соответствует 37—38° по УПЗ-1. Время выпуска закрылков должно быть 12,5—17,0 с. Сигнализация звуковая (гудение sireны) и световая (загорание светосигнального табло «ВЫПУСТИ ЗАКРЫЛКИ» на щитке ППС) должна работать исправно. Все элементы трансмиссии и гидропривода должны работать плавно, без рывков и заеданий. Подвижные детали не должны касаться корпуса самолета. При отпускании выключатель должен возвратиться в нейтральное положение, а закрылки — мгновенно и надежно зафиксироваться в выпущенном положении.</p> <p>✓ (4) к стр. 49 ТК 13, пункт 1.9, колонка 1, строки 2-3 сверху, первое предложение изложить в редакции:</p> <p>Убрать закрылки, переведя выключатель управления закрылками ГА-140 и ГА-163/16 в положение "Уборка".</p> <p>✓ (4) к стр. 49 ТК 13, пункт 1.9, колонка 1, строки 9-10 сверху, последнее предложение изложить в редакции:</p> <p>Краны ГА-140 и ГА-163/16 должны быть обесточены при крайних положениях закрылков.</p>	<p>Если закрылки выпускаются на величину угла менее 37°, убедиться в отсутствии повреждения трансмиссии, направляющих рельсов и кареток. Обнаруженные дефекты устранить. Если время выпуска закрылков более 17 с, проверить давление в гидросистеме и герметичность системы выпуска закрылков. Обнаруженные дефекты устранить.</p> <p>Если время выпуска закрылков меньше 12 с, убедиться в соответствии техническим условиям клапана ограничения расхода жидкости 24-5333-0. Неисправный агрегат заменить. Причиной прерывистого выпуска закрылков может быть заедание кареток на направляющих рельсах или неисправность гидропривода закрылков 24-5615-10. Обнаруженные дефекты устранить. Если выключатель крана ГА-163А/16 заедает в положении «ВЫПУСК», заменить его. Если при установке выключателя выпуска закрылков в нейтральное положение закрылки не фиксируются мгновенно в данном положе-</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>⊗ (4) к стр. 49 ТК 13, пункт 1.10, колонка 2, строки 8-10 снизу изложить в редакции:</p> <p>Если выключатель кранов ГА-140 и ГА-163/16 заедает в положении "Уборка", заменить его.</p> <p>1.8. Перевести РУД обоих двигателей в положение «0°» по УПРТ.</p> <p>✓ 1.9. <del>Убрать закрылки, перевести выключатель крана управления закрылками ГА-163А/16 в положение «УБОРКА».</del> При достижении стрелкой УЗП-1 положения «0°» отпустить выключатель. В процессе уборки закрывков убедиться в плавности перемещения деталей, в отсутствии рывков и заеданий.</p> <p>При отпусканнии выключатель должен возвратиться в нейтральное положение. Все элементы трансмиссии и гидропривода должны работать плавно, без рывков и заеданий. После полной уборки закрылки должны вписываться в контур крыла. Время полной уборки закрывков должно быть 7,0—11,0 с. <del>Кран ГА-163А/16 должен быть обесточен при крайних положениях закрывков.</del> ✓...</p> <p>1.10. Повторить операцию по выпуску—уборке закрывков от основной гидросистемы два-три раза.</p> <p>2. Проверить выпуск закрывков от аварийной гидросистемы.</p> <p>2.1. Выключить гидроустановку.</p> <p>2.2. Расконтрить и открыть красный предохранительный колпачок переключателя «АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ», расположенный справа на центральном пульте пилотов, и перевести переключатель вперед от себя.</p> <p>При этом должна включиться аварийная насосная станция, что определяется по загоранию светосигнализатора «АВАР. НАСОСН. СТАНЦИЯ», по шуму работы насосной станции и по повышению давления в аварийной гидросистеме по манометру «ДАВЛ. В АВАР. СИСТЕМЕ».</p> <p>Полный выпуск закрывков соответствует 37—38° по УПЗ-1.</p> <p>(6) к стр. 49</p> <p>Примечание: на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30, где выполнены бол. № 1321-БУ, 791-БУ, 477-БУ соответственно, время уборки закрывков должно быть 22-27 сек.</p>	<p>ни, выполнить рекомендации, изложенные в подпункте 1.5 данной ТК. Если звуковая и световая сигнализация не работают, вызвать специалиста по АнРЭО для устранения дефекта.</p> <p>Если уборка закрывков происходит рывками и с заеданиями, выполнить рекомендации, изложенные в подпункте 1.7 настоящей ТК.</p> <p>Если выключатель крана ГА-163/16 заедает в положении «УБОРКА», заменить его.</p> <p>Если при включении переключателя «АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ» закрылки не выпускаются, убедиться:</p> <p>а) при отсутствии давления в аварийной гидросистеме:</p>	<p>К К</p> <p>К К</p> <p>⊗</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>2.3. Перевести переключатель «АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ» в исходное положение.</p> <p>2.4. Закрыть, законтрить и опломбировать красный предохранительный колпачок переключателя «АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ».</p> <p>2.5. Убрать закрылки от основной системы, как указано в подпункте 1.9 настоящей ТК.</p> <p>2.6. Повторить операцию по выпуску закрылков от аварийной гидросистемы два-три раза.</p> <p>3. Убедиться в работе стеклоочистителей, для чего:</p> <p>3.1. Включить гидроустановку и создать давление в гидросистеме не менее 12 МПа (120 кгс/см<sup>2</sup>).</p>	<p>— в исправности электроцепи аварийной насосной станции (выполняет специалист по АИРЭО);</p> <p>— в отсутствии воздушной пробки на входе в насос аварийной насосной станции; при наличии воздушной пробки удалить ее, отвернув специальную заглушку в корпусе насоса; после удаления воздушной пробки завернуть на место специальную заглушку;</p> <p>б) при наличии давления в аварийной гидросистеме:</p> <p>— в исправности электроцепи питания крана ГА-192 (выполняет специалист по АИРЭО);</p> <p>— в исправности электромагнитного крана ГА-192 аварийного выпуска закрылков.</p>	<p>К</p>

Содержание операций и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт роль
<p>32 Открыть краны управления стеклоочистителем ГА-230 левого и правого приводов и следить за плавностью нарастания скорости хода щеток, поливая передние стекла водой или противобледнительной жидкостью во избежание повреждения резиновых профилей щеток</p> <p>Очищаемая щетками поверхность должна быть без пропусков</p> <p>Угол отклонения щеток — 45—47°</p> <p>33 В процессе проверки работы стеклоочистителя обратить внимание 331 на плавность перемещения щеток</p> <p>Рывки и заедания не допускаются;</p>	<p>Если при работе стеклоочистителей скорость хода нарастает очень быстро, заменить неисправный кран ГА-230 При обнаружении пропусков на очищаемой поверхности стекла отрегулировать прилегание щеток винтом 6 (см рис 1) При невозможности регулировки заменить резиновый профиль, как указано в ТК № 1 настоящего выпуска Если угол отклонения щеток не соответствует техническим условиям, заменить привод стеклоочистителя ГА-211</p> <p>При заедании и рывках проверить силу прижатия щетки к стеклу Сила прижатия щетки в средней части стекла должна быть 45—50 Н (4,5—5,0 кгс) а в крайних положениях — не менее 40 Н (4,0 кгс) Силу прижатия измерить с помощью динамометра, один конец которого закрепить посередине, а за другим концом потянуть до момента отрыва щетки от стекла При этом динамометр должен быть перпендику-</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-оль
<p>3.3.2. на крепление и отсутствие подтекания масла АМГ-10 из дроссельных кранов ГА-230 и приводов стеклоочистителей ГА-211.</p> <p>4. Наполнить смазкой полости втулок приводных валиков стеклоочистителей, для чего:</p> <p>4.1. Вывинтить винт из торца приводного валика стеклоочистителя.</p> <p>4.2. С помощью шприца и специального накопечника (рис. 9) набить полость втулки приводного валика смазкой ЦИАТИМ-201.</p>  <p>Рис. 9. Накопечник к штуцеру для смазки втулки приводного валика стеклоочистителя</p> <p>4.3. Установить на отверстие в торце валика заглушку, завинтив винт.</p> <p>5. Отсоединить шланги гидроустановки от бортовых штуцеров.</p> <p>6. Завинтить и законтрить заглушки 4 (см. рис. 2) бортовых штуцеров 2 и 5.</p> <p>7. Закрыть лючок панели бортовых штуцеров.</p>	<p>заменить привод стеклоочистителя ГА-211.</p> <p>При ослаблении крепления агрегатов подтянуть болты крепления. Подтекание масла АМГ-10 в местах подсоединения трубопроводов устранить, подтянув гайки, а из-под штуцеров и заглушек агрегатов — заменив резиновые уплотнительные кольца.</p>	<p>оль</p> <p>T</p> <p>T T T</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
доль

8. Отсоединить электрическую аэродромную установку и убрать ее и гидро-  
установку от самолета.  
9. Возвратить в исходное положение все переключатели и АЗС на щитке АЗС  
в кабине экипажа.

Т

Т

Контрольно-измерительная  
аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

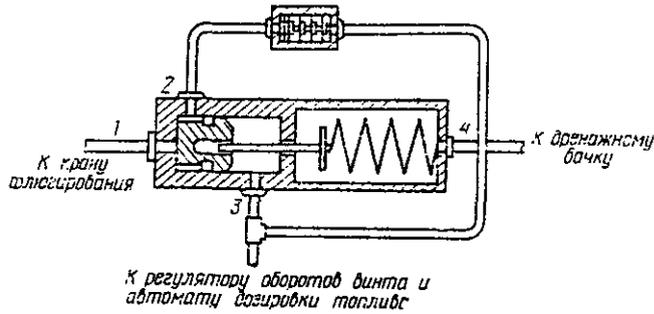
к стр. 53

УПГ-250  
Гидроустановка или ГУОГ-88,  
линейка металлическая изме-  
рительная, ГОСТ 427-75; ди-  
намометр, ГОСТ 13837-79;  
транспортёр ТГ-А, ГОСТ  
13494-68.

ДПУ-0,01-2

Электрическая аэродромная установка;  
плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547-  
75; ключи 36 мм, 60 мм, ГОСТ 10112-71;  
отвертка, ГОСТ 17199-71; шприц с нако-  
вечником (см. рис. 9) 54610-071; пломбир,  
ГОСТ 17271-76.

Смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267-74,  
проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ  
792-67, пломба 2444А.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 54—56	
Пункт РО 2.07.06.04, 05	Осмотр системы аварийного гидрофлюгирования винтов и гидроостанова двигателей. Проверка параметров отсечных клапанов	Трудоемкость — 3,48 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Убедиться, что капоты двигателей и створки отсеков основных опор открыты.</p> <p>2. Осмотреть систему аварийного гидрофлюгирования воздушных винтов и гидроостанова двигателей: краны гидрофлюгирования ЭТ56-470 на центральном пульте, редукторы ГА-159/5, отсечные клапаны на пожарных перегородках, дренажный бачок с подпорными клапанами (в кабине экипажа под креслом левого пилота).</p> <p>Убедиться в надежности крепления агрегатов, отсутствии трещин и деформаций, а также подтекания масла АМГ-10.</p>		<p>Дефекты устранить, как указано в ТК № 7 настоящего выпуска.</p>	<p>Т</p> <p>К</p>
 <p>Рис. 10. Схема отсечного клапана 24-5608-18 системы аварийного гидрофлюгирования: 1, 2, 3, 4 — штуцеры</p>		<p>(5) к стр. 54</p> <p>п.1 изложить в следующей редакции:</p> <p>1. Открыть крышку люка в проходе кабины пилотов между шл.№ 5-6 (демонтировать ступеньку пола возле кресла бортмеханика для самолетов Ан-30), а также убедиться, что капоты двигателей и створки отсеков основных опор открыты.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>3. Стравить давление в гидросистеме до «0», работая тормозами.</p> <p>4. Стравить давление в гидробаке кнопкой стравливания 3 (см. рис. 2).</p> <p>5. Снять вместе с дросселем отсечный клапан 24-5608-18 (рис. 10):</p> <p>5.1. Отсоединить трубопроводы, подходящие к отсечному клапану от крана гидрофлюгирования и на слив к дренажному бацку.</p> <p>5.2. Отсоединить гибкий рукав гидроостанова двигателя, идущий от отсечного клапана к тройнику.</p> <p>5.3. Отвернуть контргайку крепления отсечного клапана к пожарной перегородке со стороны мотогондолы, снять хомут крепления отсечного клапана и отсечный клапан вместе с дросселем.</p> <p>6. Проверить на специальной установке, подключенной к гидростенду, параметру отсечного клапана, для чего:</p> <p>6.1. Подать давление от гидростенда к штуцеру 1 отсечного клапана (см. рис. 10).</p> <p>6.2. Подсоединить манометр к штуцеру давления 3.</p> <p>6.3. Штуцер 4 оставить открытым.</p> <p>6.4. При медленном повышении давления, подаваемого от гидростенда к штуцеру 1 отсечного клапана до величины 0,2 МПа (2 кгс/см<sup>2</sup>), клапан должен быть закрыт [утечка в штуцер 4 на слив не более 0,001 л/мин (1 см<sup>3</sup>/мин)].</p> <p>6.5. При повышении давления до величины 0,4—0,45 МПа (4,0—4,5 кгс/см<sup>2</sup>) должен наблюдаться явно выраженный поток масла АМГ-10 из открытого штуцера 4 с максимальным расходом 0,25—0,35 л/мин (250—350 см<sup>3</sup>/мин), но не более 0,4 л/мин (400 см<sup>3</sup>/мин).</p> <p>6.6. При дальнейшем повышении давления — давление по манометру, установленному на штуцере 3, должно резко подняться до давления, равного давлению, подводимому к штуцеру 1. Перепуск масла АМГ-10 через штуцер 4 резко уменьшится [не более 0,005—0,02 л/мин (5—20 см<sup>3</sup>/мин)].</p> <p>При достижении величины давления 1,0—1,2 МПа (10—12 кгс/см<sup>2</sup>) и при дальнейшем его повышении до 10 МПа (100 кгс/см<sup>2</sup>) величина перепуска масла АМГ-10 должна составлять не более 0,001 л/мин (1 см<sup>3</sup>/мин).</p> <p>6.7. Открыть кран стравливания гидростенда и снизить давление, подводимое к штуцеру 1, до величины 0,2 МПа (2 кгс/см<sup>2</sup>). При этой величине давления</p>		<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>К</p>

К РО самолетов  
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14

Содержание операций и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>клапан должен перекрыть штуцер / и утечка через штуцер / не должна превышать 0,001 л/мин (1 см<sup>3</sup>/мин).</p> <p>7. Установить отсечный клапан на место в обратной последовательности.</p> <p>8. Повторить операции по пп. 1—7 настоящей ТК для отсечного клапана второго двигателя.</p> <p>9. После установки отсечных клапанов убедиться в их исправности проведением гидрофлюгирования винтов, как указано в ТК № 30, вып. 6, ч. 1.</p>		К К К
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
<p>Специальный стенд для проверки параметров отсечных клапанов с манометрами: МТИ (предел измерения 0—10 кгс/см<sup>2</sup>, класс точности 1), ТУ 25.05-1664—74 и МТП-СД-100-ОМ2 (предел измерения 0—100 кгс/см<sup>2</sup>, класс точности 1,5), ГОСТ 12733—74.</p>	<p>Отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи 14×17, 17×19, 19×22, 24×27, ГОСТ 10112—71.</p>	<p>Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.</p>

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15	На страницах 57—64	
Пункт РО .(8)	Проверка внутренней герметичности гидросистемы	Трудоемкость — 0,51 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p><b>1. Проверка герметичности агрегатов гидросистемы методом сравнения утечек</b> 1. Общие положения.</p> <p>1.1. Проверка герметичности методом сравнения утечек состоит в том, что от проверяемого агрегата гидросистемы отсоединяется сливной трубопровод и измеряются внутренние утечки на слив при подводимом к агрегату рабочем давлении за контрольное время 10 мин. Утечки данного агрегата на слив затем сравниваются с нормами утечек по ТУ.</p> <p>Примечание. Для проверки обратных клапанов отсоединяются трубопроводы, расположенные против стрелки на его корпусе. Предварительно необходимо сравнить давление в отсоединяемой линии.</p> <p>1.2. При проверке герметичности агрегатов гидросистемы иметь в виду, что сливные трубопроводы из агрегатов имеют маркировку в виде одного пояска алюминиевого цвета шириной 10 мм.</p> <p>1.3. При устранении дефектов по внутренней негерметичности гидросистемы: — обязательно вывесить самолет на гидроподъемники; — категорически запрещается заглушать сливные магистрали гидроагрегатов.</p> <p>2. Проверить давление азота в гидроаккумуляторах тормозов и основной системы, как указано в ТК № 6 настоящего выпуска.</p> <p>3. Создать в гидросистеме давление, открыв кран кольцевания и включив аварийную насосную станцию 465МТВ (НС-14 — для самолетов Ан-26) до срабатывания автомата разгрузки ГА-77Н, после чего выключить аварийную насосную станцию и закрыть кран кольцевания.</p> <p>Давление срабатывания ГА-77Н должно быть 15—16 МПа (150—160 кгс/см<sup>2</sup>).</p> <p>4. Проверить время падения давления в гидросистеме с 15,0 до 11,0 МПа (с 150 до 110 кгс/см<sup>2</sup>) по манометру гидроаккумулятора тормозов.</p>			<p>К</p> <p>Т</p> <p>К</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>При выключенных потребителях (в том числе стояночном торможении) время падения давления с 15,0 до 11,0 МПа (с 150 до 110 кгс/см<sup>2</sup>) не должно быть менее 60 мин. Максимально допустимые внутренние перетекания на слив за 10 мин при подводимом давлении 15,0 МПа не должно быть более:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ГА-192 — 0,2 л (200 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-77Н — 0,133 л (133 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-140 — 0,1 л (100 см<sup>3</sup>);</li> <li>— 24-5619М-0 — 0,06 л (60 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-164М/2 — 0,06 л (60 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-159/5 — 0,04 л (40 см<sup>3</sup>);</li> <li>— УГ-92/2 — 0,01 л (10 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-142/1 — 0,008 л (8 см<sup>3</sup>);</li> <li>— УГ-100 — 0,008 л (8 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-163А/16 — 0,005 л (5 см<sup>3</sup>);</li> <li>— ГА-213 — 0,003 л (3 см<sup>3</sup>);</li> <li>— 629600/В — 0,2 л (200 см<sup>3</sup>).</li> </ul>	<p>Если давление снижается с 15,0 до 11,0 МПа (с 150 до 110 кгс/см<sup>2</sup>) менее чем за 60 мин, после чего темп дальнейшего снижения давления сохраняется, то неисправным является агрегат (агрегаты), подключенный к гидроаккумулятору тормозов:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 24-5619М-0 — перепускного клапана;</li> <li>— УГ-92/2 — редукционных клапанов торможения;</li> <li>— УГ-100 — клапана аварийного торможения;</li> <li>— ГА-159/5 — редуктора аварийного флюгирования;</li> <li>— СМ-5560-2140 (на самолетах Ан-24 до серии 33-01) или Н5810-210 (на самолетах Ан-24 с серии 39-01, Ан-26 и Ан-30) — обратного клапана в линии зарядки гидроаккумулятора;</li> <li>— 674600/В — обратного клапана в линии, отсекающей сеть основной системы торможения от аварийной.</li> </ul> <p>Если давление снижается с 15,0 до 11,0 МПа (с 150 до 110 кгс/см<sup>2</sup>) за время менее 60 мин, после чего темп даль-</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
	<p>нейшего снижения заметно замедляется, то неисправным является агрегат (агрегаты), подключенный к гидроаккумулятору основной системы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ГА-77Н — автомата разгрузки насосов;</li> <li>— ГА-140 — крана зарядки основного гидроаккумулятора,</li> <li>— ГА-142/1 — крана уборки и выпуска шасси;</li> <li>— ГА-163А/16 — крана уборки и выпуска закрылков;</li> <li>— ГА-213 — редуктора (на самолетах Ан-24 по серии 20-06);</li> <li>— ГА-161М/2 и ГА-192 — кранов управления поворотом передних колес (на самолетах Ан-24 до серии 25-08) и т.д.</li> <li>ГА-163А/16 (на самолетах Ан-24 с серии 25-02, Ан-26, Ан-30);</li> <li>— ГА-230 — троссельный механизм стеклоочистителя,</li> <li>— 21-5619М-0 — черепушечного кнута;</li> <li>— ГА-163А/16 — кранов отката — наката рамы и управления замками порога (выполнять только для самолета Ан-26);</li> </ul>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые  
при отклонениях от ТТ

Конт-  
роль

(2) к стр. 60  
(ИКУ-1)

**II. Проверка герметичности агрегатов гидросистемы теченскателем ТУЗ-1,**

Все указанные здесь работы проводятся после проверки внутренней герметичности гидросистемы согласно разд. I настоящей ТК в случае, если темп падения давления в гидросистеме превышает указанный в ТУ.

В настоящем разделе приводится методика инструментального поиска агрегатов с внутренней негерметичностью с помощью теченскателя ТУЗ-1, вместо традиционного метода сравнения внутренних утечек гидроагрегатов, указанного в разд. I настоящей ТК. Это позволит значительно сократить время на поиск и устранение неисправностей.

**1. Общие положения.**

1.1. Величина давления в гидросистеме перед началом проверки не должна быть менее 14 МПа (140 кгс/см<sup>2</sup>).

1.2. Если показания при проверке агрегатов гидросистемы по стрелочному индикатору находятся в диапазоне множителей «X3», «X10», «X30» и т. д., то проверить уровень шума на рядом расположенных агрегатах, которые могут вызывать наводку шумов.

Замене подлежит агрегат, имеющий наибольший уровень шума.

1.3. Местом приложения ультразвукового щупа при проверке является: для агрегатов гидросистемы — корпус агрегата в районе золотниковых пар, а для обратных клапанов — корпус клапана.

**2. Подготовить к работе теченскатель ТУЗ-1, для чего:**

2.1. Подсоединить вилку питания прибора к бортовой сети самолета или к электрической аэродромной установке.

Величина напряжения питания должна быть 24—29,7 В.

2.2. Проверить работоспособность ТУЗ-1 в соответствии с инструкцией, текст которой нанесен на табличке на внутренней стороне крышки прибора.

— 629600/В — кранов управления боковыми замками и замками рельсов (выполнять только для самолета Ан-26).

К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>2.3. Произвести контроль уровня помех на ровной металлической поверхности планера самолета. Показания по стрелочному указателю не должны превышать 10мкА при включенном мнжителе "x1".</p> <p>3. Если при проверке внутренней герметичности гидросистем величина давления снижается с 15,0 до 11,0 МПа (с 150 до 110 кгс/см<sup>2</sup> по манометру гидроаккумулятора тормозов менее, чем за 60 мин., после чего темп дальнейшего снижения давления сохраняется, неисправный агрегат (агрегаты) следует искать среди агрегатов, подключенных к гидроаккумулятору тормозов.</p> <p>3.1. Поиск негерметичных агрегатов производится измерением уровня шума агрегатов:</p> <p>3.1.1. на четырех редукционных клапанах торможения УГ-92 (УГ-149);</p> <p>3.1.2. на клапане аварийного торможения УГ-100.</p> <p>3.2. Измерить уровень шума:</p> <p>3.2.1. На обратном клапане 674600/Б, отсекающий сеть основной системы торможения от аварийной (расположен под центральным пультом в кабине экипажа);</p> <p>3.2.2. на редукционном клапане ГА-159/5 (расположен под полом кабины экипажа на шп.№6);</p>	<p>Если показания превышают 10 мкА произвести дополнительные измерения на большем удалении от гидроагрегатов или других источников шума. При необходимости выключите источник шума.</p> <p>Если показания прибора находятся в диапазоне "x3" выше произвести торможение колес шасси от основной и аварийной гидросистем и повторить измерение. Если показания снова находятся в диапазоне "x3" и выше, заменить неисправный агрегат и повторно проверить внутреннюю герметичность гидросистемы.</p> <p>Если показания прибора находятся в диапазоне "x3" и выше, заменить неисправный агрегат и повторно проверить внутреннюю герметичность гидросистемы.</p>	<p>К</p>

(2) к стр.61-63

Стр. 61-63 изъять и заменить прилагаемыми

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>3.2.3. на кране аварийного флюгирования ЗТ 56-470;</p> <p>3.2.4. на перепускном клапане 24-5619М-0 (расположен в отсеке передней опоры);</p> <p>3.2.5. на обратном клапане СМ-5560-2140 (на самолетах Ан-24 до серии 39-01) или Н5810-210 (на самолетах Ан-24 с серии 39-01, Ан-26 и Ан-30) в линии зарядки гидроаккумулятора тормозной системы.</p> <p>Обратные клапана расположены в отсеке передней опоры.</p> <p>4. Если при проверке внутренней герметичности гидросистемы величина давления снижается с 15,0 до 11,0 МПа (с 150 до 110 кгс/см<sup>2</sup>) менее, чем за 50 мин., после чего темп дальнейшего снижения давления заметно замедляется по манометру гидроаккумулятора тормозов (по манометру основной системы темп снижения давления сохраняется вплоть до давления до нуля), неисправный агрегат (агрегаты) следует искать среди агрегатов, подключенных к гидроаккумулятору основной системы.</p> <p>4.1. Поиск негерметичных агрегатов провести путем измерения уровня шума агрегатов в такой последовательности:</p> <p>4.1.1. электрокран ГА-163А/16 управления закрылками</p> <p>4.1.2. кран шасси ГА-142/1;</p> <p>4.1.3. электрокран ГА-163А/16 управления поворотом передней опоры;</p> <p>4.1.4. электрокраны ГА-163А/16 управления отказом-накатом рампы и управления замками порога (расположены между шп.31-32 под полом грузовой кабины).</p> <p>Работу выполнять только на самолетах Ан-26.</p>	<p>Если показания прибора находятся в диапазоне "х3" и выше, произвести срабатывание агрегата под рабочим давлением и повторить измерения.</p> <p>Если показания снова находятся в диапазоне "х3" и выше, заменить неисправный агрегат и повторно внутреннюю герметичность гидросистемы.</p>	

62

(2) к стр.61-63

Стр. 61-63 изъять и заменить прилагаемыми

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>4.1.5. Кран 629600/1 управления замками рельсов и боковыми замками (расположен на пульте управления между шп.32-33, по левому борту грузовой кабины). Работу выполнять только на самолетах Ан-26.</p> <p>4.1.6. Два дроссельных крана стеклоочистителей ГА-230 (при полностью закрытых кранах).</p> <p>4.2. Измерить уровень шума:</p> <p>4.2.1. в трех точках 1, 2, 3 (указанных на рис.11) автомата разгрузки ГА-77Н;</p> <p>4.2.2. на кране ускоренной уборки ГА-140;</p> <p>4.2.3. на перепускном клапане 24-5619М-0 расположен в отсеке передней опоры).</p> <p>5 Отсоединить вилку питания ТУЗ-1 (ИКУ-1) от бортовой сети самолета или электрической аэродромной установки и убрать ТУЗ-1 (ИКУ-1) от самолета</p>		<p>Если показания прибора находятся в диапазоне "ХЗ" и выше, заменить неисправный агрегат и повторно проверить внутреннюю герметичность гидросистемы.</p>	К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемые материалы	
Течеискатель ТУЗ-1 (ИКУ-1), электрическая аэродромная установка.	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547-74 отвертка, ГОСТ 17199-71; секундомер, ГОСТ 5072-79 ; мензурка вместимостью 200 см <sup>3</sup> , ГОСТ 1770-74; ключи 14x17, 19x22, ГОСТ 10112-71.		

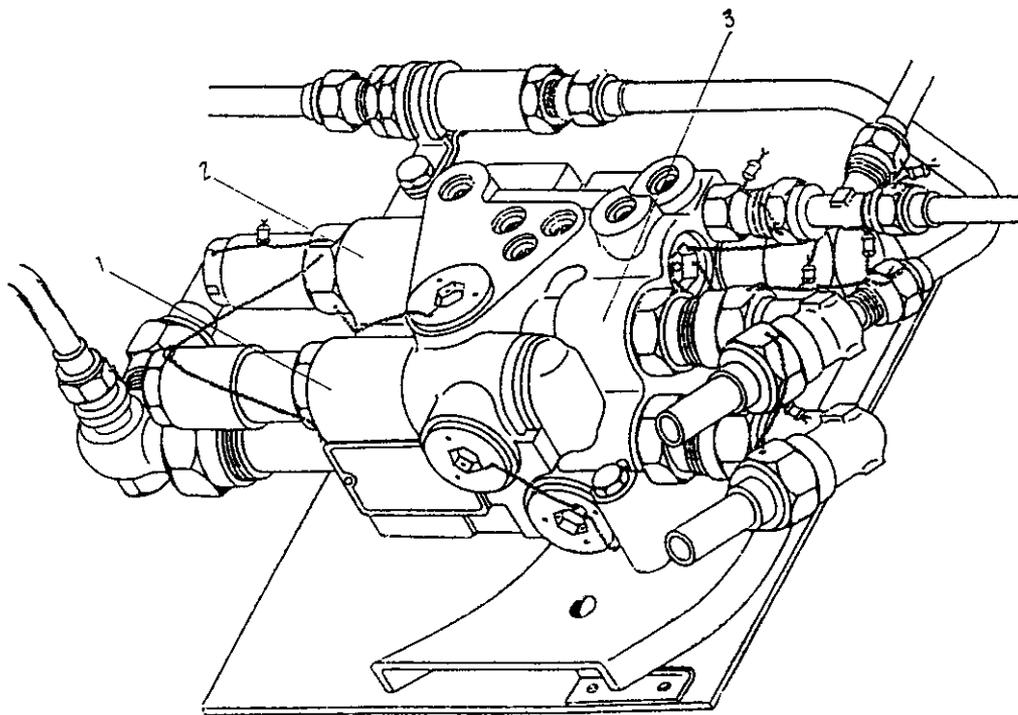


Рис. 11. Установка автомата разгрузки ГА-77Н:  
1, 2, 3 — точки замера уровня шума

(3) к стр. 64 Ввести новую ТК N 16 (приложение 1)

- К РО самолета Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА N 16	На страницах
Пункт РО (8) 2.07.03.02 2.07.06.06	Осмотр трубопроводов гидросистемы в подпольном пространстве фюзеляжа в районе шп. N 5-20.	Трудоемкость чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Убедиться, что давление в гидросистеме составляет 15-16 МПа (150-160 кгс/см<sup>2</sup>).</p> <p>2. Отвернуть винты (винтовые замки) и снять:</p> <p>2.1. На самолетах Ан-24:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- лючок в проходе кабины экипажа между шп. N 5-6;</li><li>- лючки в проходе переднего багажника;</li><li>- легкосъемные панели пола в пассажирской кабине между шп. N 11-20.</li></ul> <p>2.2. На самолетах Ан-26:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- лючок в проходе кабины экипажа между шп. N 5-6;</li><li>- панели пола грузовой кабины в проходе между шп. N 10-20.</li></ul>	<p>При отсутствии давления в гидросистеме создать его, для чего:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>а) открыть кран кольцевания 652600 на левом пульте левого пилота;</li><li>б) включить аварийную насосную станцию 465M7B (НС-14 - для самолета Ан-26).</li></ul> <p>После достижения давления 15/16МПа (150-160 кгс/см<sup>2</sup>) выключить аварийную насосную станцию и закрыть кран кольцевания 652600.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

(3) к стр. 64 Ввести новую ТК N 16 (приложение 1)

Содержание операции и технические требования (ТТ).	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>2.3. На самолетах Ан-30:            - люк под креслом бортрадиста в кабине экипажа, предварительно сняв кресло бортрадиста;            - легкоъемные панели пола в кабине операторов между шп. N 7-20.</p> <p>3. Осмотреть визуально с применением подсвета (в пределах видимости) трубопроводы гидросистемы и их ниппельные соединения под полами в районе шп. N 5-20. Убедиться в отсутствии коррозии, трещин, течи АМГ-10, нарушения ЛКП.</p> <p>4. Закрывать лючки и панели пола в проходе между шп. N 5-20.</p> <p>5. На самолете Ан-30 установить на место кресло бортрадиста.</p>	<p>При наличии дефектов устранить их, как указано в ТК N 7 настоящего выпуска.</p>	<p>К</p> <p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и п испособления	Расходуемые материалы
	<p>Отвертка, ГОСТ 17199-71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547-75; переносная лампа ПЛЗ6-20.</p>	

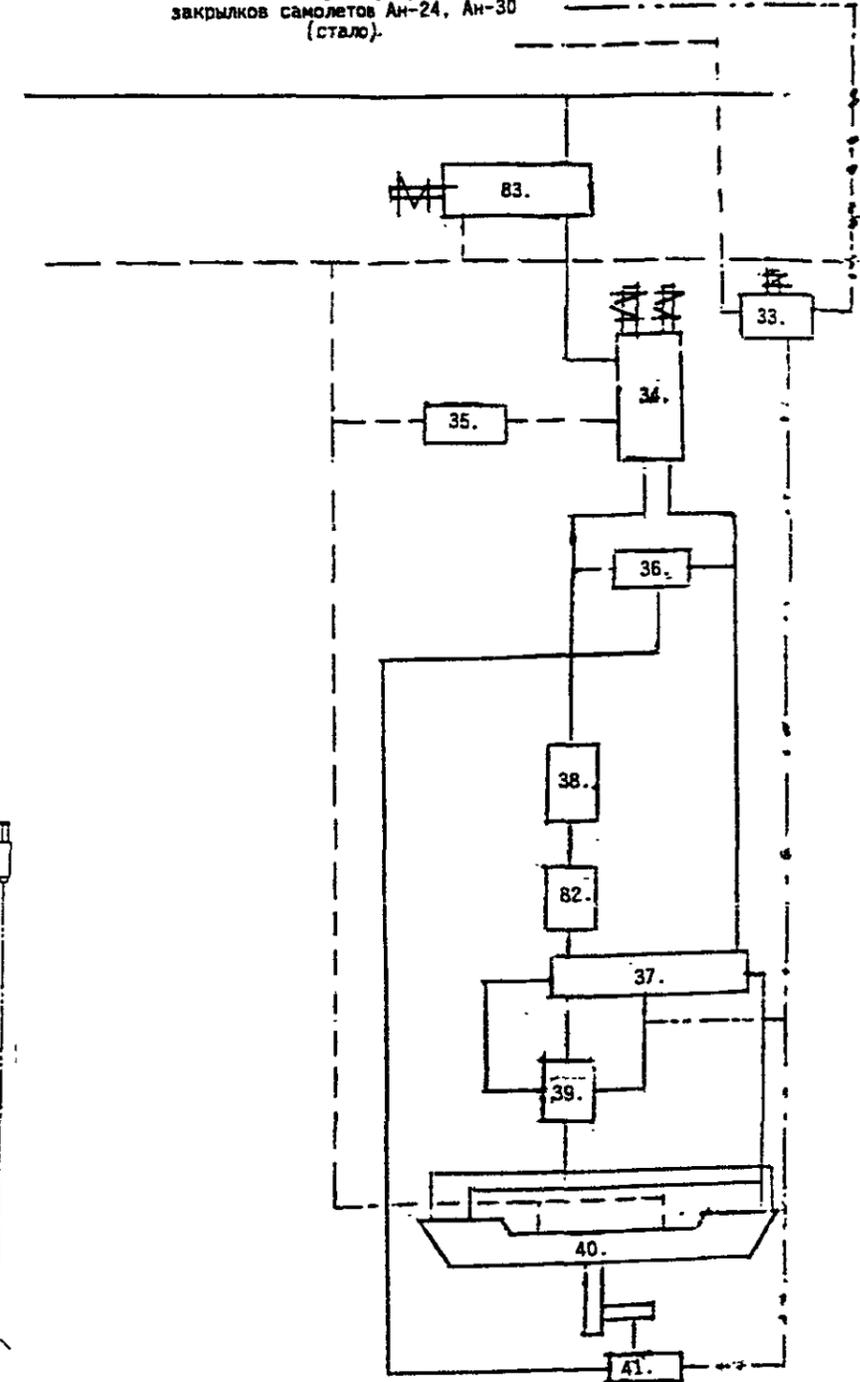
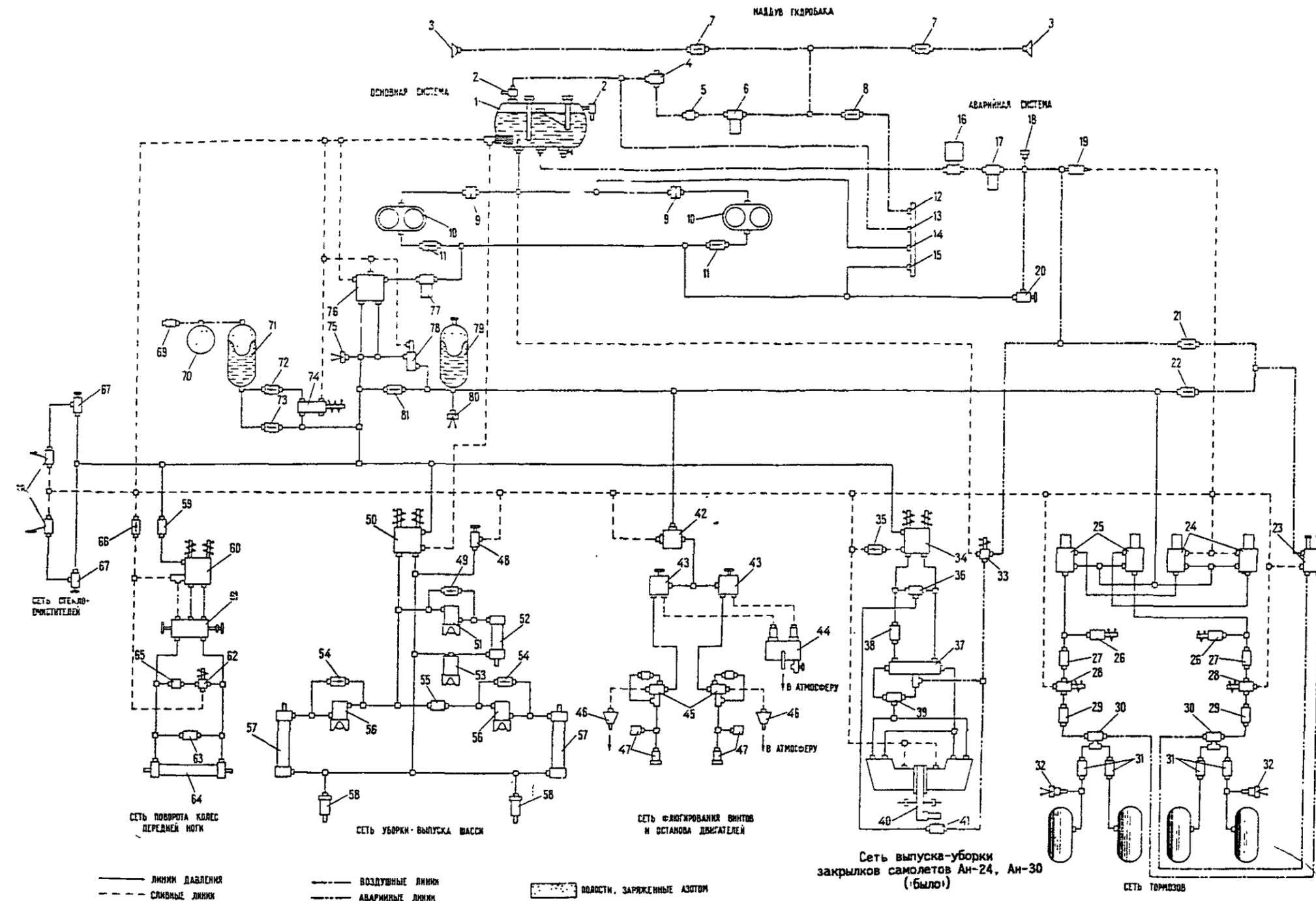


Рис. 5 Принципиальная схема гидравлической системы самолетов Ан-24, Ан-30.

1—гидробак 24-5610-80; 2—предохранительные клапаны 634300М; 3—воздухозаборники на двигателях; 4—редуктор Н5810-700М; 5—фильтр 721800А; 6—фильтр-осушитель 24-5603-290; 7 и 8—обратные клапаны Н5810-270; 9—клапаны азарьема 670200; 10—гидронасосы 623АН; 11—обратные клапаны Н5810-210; 12—бортовой штуцер наддува 24-5603-19; 13—клапан сравнения 24-5603-10; 14—бортовой штуцер всасывания 1882А-4-Т; 15—бортовой штуцер нагнетания 1923А-1-Т; 16—электроприводной гидронасос 465МТБ; 17—фильтр 8Д2.966.015-2; 18—датчик манометра ИД-240; 19—предохранительный клапан ГА42-00-3К; 20—вентиль 652630; 21 и 22—обратные клапаны 674600/Б; 23—редукционный клапан УГ100У аварийного торможения; 24—редукционные тормозные клапаны УГ92/2 правого летчика; 25—редукционные тормозные клапаны левого летчика; 26—гидравлические выключатели УГ34/2; 27—дрессели УГ102-00-7; 28—электромагнитные краны УЭ24/1-2 автомата торможения; 29—дрессели

УГ102-00-5; 30—челночные клапаны УГ97/7; 31—дозаторы ГА172-00-2; 32—датчики манометра ИД-150; 33—электромагнитный кран ГА192 аварийного выпуска закрылков; 34—электромагнитный кран ГА163/16 выпуска—уборки закрылков; 35—обратный клапан 674600/Б; 36—челночный клапан 24-5623-0; 37—гидрозамок 24-5620-0; 38—клапан ограничения расхода 24-5633-0; 39—челночный клапан 24-5623-0; 40—гидропривод закрылков 24-5615-10; 41—челночный клапан 24-5622-0; 42—редукционный клапан ГА159/5; 43—кран флюгирования ЭТ56-470; 44—дренажный бачок 24-5601-480; 45—отсечные клапаны 24-5608-18; 46—дренажные бачки 24-6200-15; 47—гидроцилиндры флюгирования винтов и останова двигателей; 48—вентиль 652600; 49—обратный клапан 674600/Б; 50—электромагнитный кран ГА142/1 уборки—выпуска шасси; 51—замок убранного положения передней ноги шасси; 52—гидроцилиндр уборки—выпуска передней ноги шасси; 53—замок выпущенного положения передней ноги шасси; 54—обратные

клапаны 674600/Б; 55—дрессель 24-5603-314 в линии выпуска правой ноги шасси; 56—замки убранного положения главных ног шасси; 57—гидроцилиндры уборки—выпуска главных ног; 58—гидроцилиндры распоров главных ног шасси; 59—дрессель 24-5628-0; 60—электромагнитный кран ГА163/16 системы поворота колес; 61—распределительный кран РГБ.А; 62—электромагнитный кран КЭ5; 63—предохранительный клапан 24-5635М-0-2; 64—рулевой гидроцилиндр; 65—дрессель 24-5627-0; 66—обратный клапан 674600/Б; 67—дрессельные краны ГА230; 68—стеклоочистители ГА211-00-5; 69—зарядный клапан 800600М; 70—баллон 24-5639-0; 71—гидроаккумулятор 24-5637-0; 72 и 73—обратные клапаны Н5810-210; 74—электромагнитный кран ГА140; 75—датчик манометра ИД-240; 76—автомат разгрузки насосов ГА77Н; 77—фильтр 8Д2.966.018-2; 78—перелускной клапан 24-5619М-0; 79—гидроаккумулятор 24-5636-0; 80—датчик манометра ИД-240; 81—обратный клапан Н5810-210; 82—дрессель 24-5669-0; 83—электромагнитный кран ГА-140



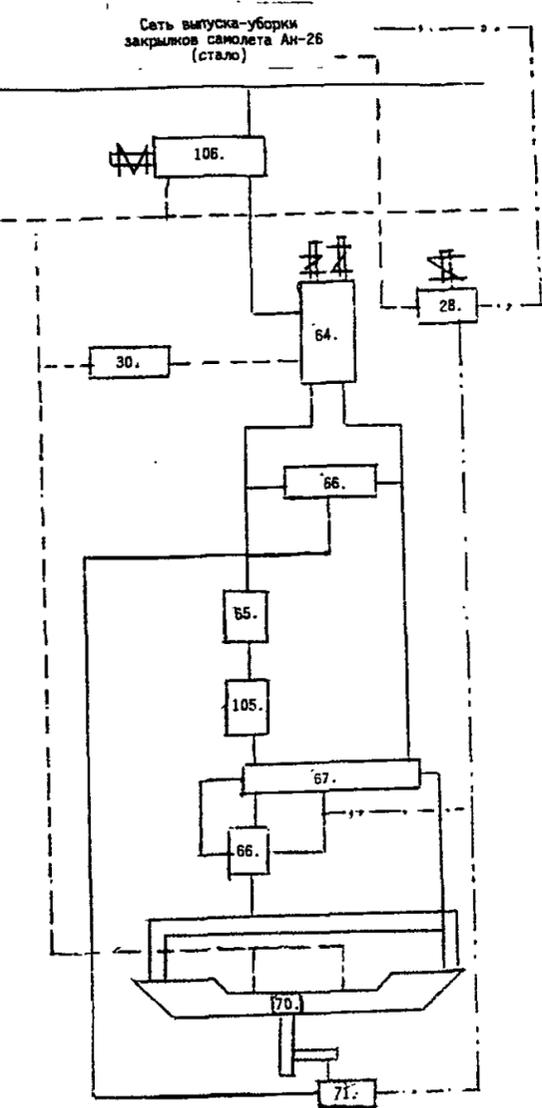
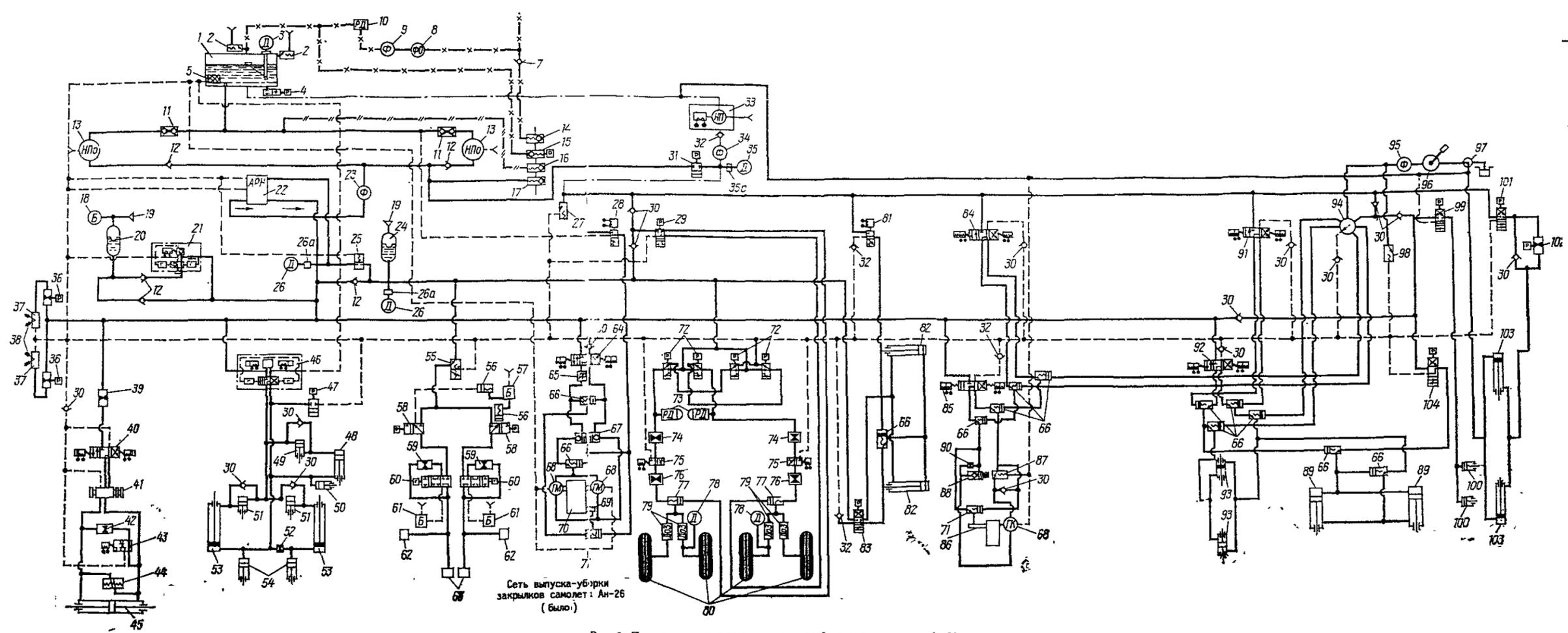


Рис. 5. Принципиальная схема гидравлической системы самолета Ан-26:

1 — гидробак; 2 — предохранительные клапаны 634300М; 3 — датчик масла МЭ-1866; 4 — сливной кран 60400; 5 — фильтр Н5812-0; 6 — штуцер отбора воздуха от противобледенительной системы; 7 — обратный клапан 998А-4-Т; 8 — фильтр-осушитель 24-5603-290; 9 — фильтр 723900-4Т; 10 — редуктор Н5810-700М; 11 — клапан разьема 670200; 12 — обратный клапан 571700/Б-Т; 13 — гидронасос 623АНМ; 14 — бортовой штуцер наддува 24-5603-19; 15 — клапан срабатывания 24-5603-10; 16 — бортовой штуцер всасывания 1882А-4-Т; 17 — бортовой штуцер нагнетания 1923А-1-Т; 18 — воздушный баллон 24-5639-0; 19 — зарядный клапан 800500/М; 20 — гидроаккумулятор 24-5637-0; 21 — электромагнитный кран ГА-140; 22 — автомат разгрузки ГА-77Н; 23 — фильтр 8Д2966018-2; 24 — гидроаккумулятор 24-5636-0; 25 — перепускной клапан 24-5619М-0; 26 — датчик манометра ИД-240; 26а — демпфер; 27 — предохранительный клапан ГА-42-00-3К; 28 — электромагнитный кран ГА-192; 29 — редукционный клапан УГ-100У аварийного торможения; 30 — обратный клапан 674600/Б; 31 — вентиль 652600А; 32 — обратный клапан 671600/Б; 33 — электроприводной гидронасос НС-14; 34 — фильтр 8Д2966015-2; 35 — датчик манометра ИД-240; 35а — демпфер; 36 — дроссельный кран ГА-230; 37 — привод стеклоочистителя ГА-211-00-5; 38 — стеклоочиститель 24-5601-410; 39 — дроссель 24-5628-0; 40 — электромагнитный кран ГА-163А/16; 41 — золотниковый распределительный кран РГ-8А; 42 — дроссель 24-5627-0; 43 — электромагнитный кран Э-5; 44 — предохранительный клапан 24-5638М-02; 45 — рулевой гидроцилиндр 24-4204-100; 46 — электромагнитный кран Э-142/1; 47 — вентиль 652600А; 48 — гидроцилиндр 24-4203-50 уборки — выпуска передней опоры шасси; 49 — замок 24-4\*05-400 убранного положения передней опоры шасси; 50 — замок 24-4202-100 выпущенного положения передней опоры шасси; 51 — замок 24-4105-0-1; 2 убранного положения основной опоры шасси; 52 — дроссель 24-5603-314; 53 — гидроцилиндр 24-4103-0 уборки — выпуска основной опоры шасси; 54 — гидроцилиндры распоров основных опор шасси; 55 — редукционный клапан ГА-159/5; 56 — топливный клапан 24-5601-490; 57 — дренажный бачок 24-5601-480; 58 — кран флюгирования ЭТ56-470; 59 — дроссель 24-5608-17; 60 — отсечной клапан 24-5608-18; 61 — дренажный бачок 24-6200-25; 62 — автомат дозирования топлива; 63 — регулятор оборотов винта; 64 — электромагнитный кран ГА-163А/16; 65 — клапан ограничения расхода 24-5633-0; 66 — челночный клапан 24-5623-0; 67 — гидрозамок 24-5620-0; 68 — гидромотор ГМ-36; 69 — гидротормоз 24-5615-40; 70 — гидропривод закрылков 24-5615-0; 71 — челночный клапан 24-5622-0; 72 — редукционные клапаны УГ-92/2; 73 — гидравлический выключатель УГ-34/2; 74 — дроссель УГ-102-00-7; 75 — электромагнитный кран УЭ-24/1-2; 76 — дроссель УГ-102-00-7; 77 — челночный клапан УГ-97/7; 78 — датчик манометра ИД-150; 79 — дозатор ГА-172-00-2; 80 — колесо; 81 — электромагнитный кран ГА-192 аварийного люка; 82 — гидроцилиндры 26-5621-0 аварийного люка; 83 — гидрокран 629600-Т; 84 — электромагнитный кран ГА-163А/16 аварийного отката и наката рампы; 85 — электромагнитный кран ГА-163А/16 отката — наката рампы; 86 — гидротормоз 26-5655-0; 87 — редуктор ГА-213; 88 — согласующий клапан 638600АМ; 89 — гидроцилиндр 26-5666-0 управления боковыми замками; 90 — дроссель 2975А-11; 91 — электромагнитный кран ГА-163А/16 аварийного управления замками порога; 92 — электромагнитный кран ГА-163А/16 управления замками порога; 93 — гидроцилиндр 26-5647-0 замка порога; 94 — распределительный семипозиционный кран 26-5660-0; 95 — фильтр 8Д2966015-2; 96 — ручной насос НР-01/1; 97 — кран включения питания 26-5643-0; 98 — предохранительный клапан Н5810-25М; 99 — гидрокран 629600-1; 100 — гидроцилиндр 26-5648-0 замка рельса; 101 — гидрокран 629600-1; 102 — дроссельный кран ГА-230; 103 — гидроподъемник рампы 26-5649-0; 104 — гидрокран 629600-1; 105 — дроссель 24-5669-0; 106 — электромагнитный кран ГА-140.



Редактор Т. Н. Козлова  
Художественный редактор Т. А. Савицкая  
Технический редактор Г. Б. Абрамова  
Корректор И. И. Поршнева

Сдано в набор 06.07.84. Подписано в печать 03.01.85. Формат 60×90<sup>1/16</sup>. Вумага тни  
Гарнигура литературная. Высокая печать. Усл. печ. л. 4,0+0,25 вкл. Усл. кр.-отт. 4,25  
Уч.-изд. л. 3,54+0,36 вкл. Тираж 4785. Заказ 92. Изд. № 212. Бесплатно.  
Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5  
Тип изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5

