

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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


Выпуск 18

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ
Часть 1. Оперативное обслуживание



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1984

Лист звірок з контрольни екземпляром

Дата звірки	Відмітка	П.І.Б. / посада
19.03.2013р.	Звірено з контрольним екземпляром ТОВ "Авіакомпанія "Меридіан" 	Тех. директор Ю. Іващенко

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Лист регистрации изменений	3
Общие указания	4
Правила техники безопасности при выполнении работ по обслуживанию электрооборудования самолета	5
Технологическая карта № 1. Подключение аэродромных источников электроэнергии к бортовой сети самолета	6
Технологическая карта № 2. Осмотр с земли аэронавигационных огней, посадочно-рулежных фар и проблесковых маяков	11
Технологическая карта № 3. Осмотр ракетниц	13
Технологическая карта № 4. Осмотр электропроводки, концевых выключателей, коробок клеммных колодок на стойках шасси	14
Технологическая карта № 5. Осмотр ящика запасного имущества	19
Технологическая карта № 6. Осмотр электрооборудования на рабочих местах членов экипажа	20
Технологическая карта № 7. Проверка напряжения аккумуляторов	23
Технологическая карта № 8. Осмотр электрооборудования на двигателях	26
Технологическая карта № 9. Осмотр бортовых аккумуляторов и их контейнеров. Техническое обслуживание аккумуляторов на зарядной станции	30
Технологическая карта № 10. Проверка внешнего состояния и крепления концевых выключателей на замках шасси, РК и электропроводки в отсеках шасси	33
Технологическая карта № 11. Проверка под напряжением электрооборудования при подключенных аэродромных источниках электроэнергии	37
Технологическая карта № 12. Проверка электрооборудования при работе двигателей и ВСУ	67
Технологическая карта № 13. Проверка функционирования генератора ВСУ	74
Технологическая карта № 14. Проверка функционирования электромеханизмов управления крышками фотолюков	77
Технологическая карта № 15. Проверка функционирования кнопки КСЦ-1 и всех светосигнальных табло сигнализации опасных режимов	79
Технологическая карта № 16. Работы по обеспечению вылета самолета	80

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ УКАЗАНИЙ. Вып. 18, ч. 1

Изм.	Номера страниц		Номер документа	Подпись	Дата
	измененных	новых			
1	5		Ук. 23.1.7-111 от 22.08.84		
2	5		РДГУЭРАТ N 240937 от 24.04.85		
3	4		Ук. 23.1.7-19 от 21.02.85		
4	5		Ук. 23.1.7-130 от 20.12.85		
5	59, 60, 70, 71, 72		Ук. 23.1.7-148 от 29.11.84		
6	15, 17, 18		Ук. ГС ГА № 24.10-249ГА от 05.09.2002		
7					
8					
9					
10					

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

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

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

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

4. Гайки и винты затягивайте равномерно по контуру фланца (крышки) в диаметрально противоположном направлении.

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

(3) и т. д.

6. ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

7. Качество выполнения работ контролируется инженером смены и инженером ОТК в соответствии с требованиями регламента и технологических карт.

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

— выпуски 1, 2, 3 «Работы по встрече, обеспечению стоянки и обеспечению вылета. Обслуживание по формам Б, В, Г».

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

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

— выпуски 7, 9, 15 «Планер, закрылки и аварийно-спасательное оборудование»;

— выпуск 8 «Управление самолетом и двигателями»;

— выпуск 10 «Гидросистема»;

— выпуск 11 «Шасси»;

— выпуски 12, 13 «Высотная и противообледенительная системы»;

— выпуски 16, 17 «Санузлы и водяная система, бытовое оборудование»;

— выпуск 18 «Электрооборудование» (3 части: «Оперативное обслуживание», «Периодическое техническое обслуживание», «Замена основных агрегатов»);

— выпуск 19 «Радиооборудование» (3 части: «Оперативное обслуживание», «Периодическое техническое обслуживание», «Замена основных блоков»);

— выпуск 20 «Приборное оборудование» (3 части: «Оперативное обслуживание», «Периодическое техническое обслуживание», «Замена основных агрегатов»);

— выпуск 21 «Самолесцы» (3 части: «Оперативное обслуживание», «Периодическое техническое обслуживание», «Замена основных агрегатов»);

— выпуск 22 «Пожарное оборудование» (3 части: «Оперативное обслуживание», «Периодическое техническое обслуживание», «Замена основных агрегатов»);

— выпуск 23 «Кислородное оборудование» (3 части: «Оперативное обслуживание», «Периодическое техническое обслуживание», «Замена основных агрегатов»);

— выпуск 24 «Замена основного двигателя» (ч. 1), «Замена вспомогательной силовой установки» (ч. 2),

«Работы, выполняемые при замене двигателя по АРЭО» (ч. 3);

— выпуск 25 «Замена агрегатов» (2 части);

4

(3) после п. 5 внести "Примечание":

"Примечание. Стопорение (контровку) деталей выполняйте в соответствии с "Правилами и перечнем характерных видов стопорения разъемных соединений деталей самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30."

- выпуск 26 «Текущий ремонт самолета»;
- выпуск 27 «Дополнительные работы».

9. Все изменения и дополнения, внесенные в технологические указания, отмечаются в листе учета изменений и дополнений.

10. При необходимости выполнения работ, не предусмотренных настоящими технологическими указаниями, необходимо руководствоваться техническим описа-

нием и инструкцией по эксплуатации самолета (системы самолета).

11. В связи с изданием настоящих технологических указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30», вып. 18. Электрооборудование, ч. 1. Обслуживание по формам А и Б, издания 1976 г., а также все дополнения к ним считать утратившими силу.

ПРАВИЛА ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА

При передвижении по наружной обшивке самолета пользуйтесь спецобувью.

В зимнее время с мест установок стремянок должен быть убран лед и снег.

Для проверки оборудования и при отыскании неисправностей пользуйтесь только аэродромным источником электропитания.

Все работы по осмотру электрических устройств выполняйте при обесточенной бортовой электросети.

Определяйте наличие напряжения в цепи только прибором.

Не оставляйте неизолированными концы проводов.

Не оставляйте открытыми электрошитки, распределительные устройства и клеммные панели под напряжением.

Не производите пайку на агрегатах, только что промытых бензином.

~~(1)(2) При выполнении монтажных и демонтажных работ по АирЭО на самолете, при осмотре внутреннего монтажа распределительных устройств (коробок), при отыскании и устранении неисправностей в электрических цепях, а также при выполнении работ с использованием пожароопасных элементов (мойка двигателя, промывка элементов управления и т. д.) бортсеть самолета обесточьте; в кабине экипажа у переключателя «Борт-Аэродром» и у разъемов подключения к самолету наземных источников электроэнергии вывесьте таблички: «Идут работы, под ток не включать!».~~

Не включайте и не выключайте аэродромные источники электроэнергии при сливе керосина или заправке топливных баков, при наличии паров керосина в кабине самолета.

(4) При входе и выходе из самолета должен использоваться входной трап или специально предназначенная стремянка, у которой высота верхней опорной площадки равна высоте порога входного проема планера самолета и имеющая ограждение высотой 1 м.

(1) Стр. 5, текст предпоследнего абзаца заменить на следующий:

"Для обеспечения пожарной безопасности при техническом обслуживании самолета необходимо:

а) ОБЕСТОЧИТЬ самолет и установить предупредительные вымпелы "НЕ ВКЛЮЧАТЬ" на выключатели аккумуляторов и выключатели включения на бортовую сеть аэродромных источников электроэнергии при :

- демонтаже (монтаже) электрофицированных агрегатов, не имеющих выключателей системы (РД ГУЗРАТ от 12.12.84 г. N 121205),

- демонтажных и монтажных работ в электросети,
- отыскании и устранении неисправностей в электросети,
- замене в электросетях коммутационных аппаратов,
- осмотре внутреннего монтажа распределительных устройств, панелей, электропитков, пультов,
- выполнении работ, связанных с применением огнеопасных жидкостей (бензин, керосин, растворителей, краски и др.),

- наличии паров огнеопасных жидкостей на самолете,
- устранении неисправностей в бортовой кислородной системе (негерметичности, замене элементов и агрегатов системы),

б) 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 снятых агрегатов.

(2) Стр. 5, пояснение к новому тексту предпоследнего абзаца (изменение 1):

В связи с запросами о порядке выполнения требований указания МГА от 22.08.84 г. N 23.1.7-111 разъясняю: Допускается производить замену готовых изделий Air30 при включенной бортовой сети самолета, если заменяемый агрегат или система в которую он входит полностью обесточивается при установке в положение "ВЫКЛЮЧЕНО" всех АЗС и выключателей этой системы. Соблюдая требования п."б" указания, во время замены на все выключенные АЗС и выключатели установить вымпелы "НЕ ВКЛЮЧАТЬ". При выполнении других работ пункта "а" указания самолёт обесточить и установить вымпелы "НЕ ВКЛЮЧАТЬ" на выключатели аккумуляторов и аэродромных источников.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 6—10	
Пункт РО	Подключение аэродромных источников электроэнергии к бортовой сети самолета	Трудоемкость — 0,01 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1.1. Осмотр розеток кабелей аэродромного источника электропитания.</p> <p>1.1.1. Осмотрите розетки аэродромного источника электропитания на кабелях постоянного и переменного тока.</p> <p>На розетках кабелей аэродромного источника электропитания не допускается наличие грязи (земли, песка), следов ГСМ.</p> <p>Корпуса розеток, их защитные резиновые крышки и контактные гнезда не должны иметь механических повреждений (сколов, трещин, деформаций и вырывов материала). На контактных поверхностях гнезд не должно быть следов перегрева (оплавлений и подгаров).</p> <p>Не допускается эксплуатация розеток без защитных крышек.</p> <p>1.2. Осмотр вилок бортовых разъемов аэродромного источника электропитания.</p> <p>1.2.1. Осмотрите вилки бортовых разъемов аэродромного источника электропитания постоянным и переменным током на хвостовой части левого борта правой мотогондолы.</p> <p>На поверхностях вилок, штырей и их крышек не допускается наличие грязи, следов ГСМ.</p>		<p>Грязь удалите технической салфеткой.</p> <p>Следы ГСМ удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом. Обработанные места продуйте сжатым воздухом.</p> <p>Аэродромный источник электропитания с механически поврежденными розетками, со следами перегрева на контактных поверхностях гнезд и без защитных крышек замените исправным. Выясните и устраните причину перегрева контактных гнезд.</p> <p>Грязь удалите технической салфеткой.</p> <p>Следы ГСМ удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Видимые части корпусов вилок разъемов аэродромного источника электропитания, их крышки и замки крышек, контактные штыри не должны иметь механических повреждений (сколов, трещин, деформаций). На контактных поверхностях штырей не должно быть следов перегрева (оплавлений и подгаров).</p> <p>1.3. Подключение аэродромного источника электропитания к бортовой сети самолета.</p> <p>1.3.1. Подключите розетки кабелей аэродромных источников электропитания к вилкам бортовых разъемов.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: 1. АЭРОДРОМНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ДОЛЖЕН РАСПОЛАГАТЬСЯ ПО ОТНОШЕНИЮ К САМОЛЕТУ В СОТВЕТСТВИИ СО СХЕМОЙ, УТВЕРЖДЕННОЙ МГА.</p> <p>2. АЭРОДРОМНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ НЕОБХОДИМО РАСПОЛАГАТЬ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ ИСКЛЮЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ КАСАНИЯ ШТАНГИ КАБЕЛЕЙ О КОНСТРУКЦИЮ САМОЛЕТА.</p> <p>3. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ РОЗЕТКА КАБЕЛЯ АЭРОДРОМНОГО ИСТОЧНИКА ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ПЕРЕМЕННЫМ ТОКОМ ДОЛЖНА БЫТЬ ВЫНУТА ИЗ ГНЕЗДА ВИЛКИ БОРТОВОГО РАЗЪЕМА.</p> <p>Рабочие части розеток должны полностью, до упора войти в гнезда вилок бортовых разъемов.</p> <p>Не допускается люфт штырей в гнездах.</p> <p>К бортовой вилке с трафаретом «АР-1» должна быть подключена розетка кабеля, идущего от генератора аэродромного источника электропитания, а к вилке с трафаретом «АР-2» — розетка кабеля, идущего от аккумуляторов аэродромного источника электропитания.</p>	<p>Обработанные места пройдите сжатым воздухом.</p> <p>Вилки бортовых разъемов аэродромного источника электропитания с механическими повреждениями и следами перегрева замените исправными (вып. 18, ч. 3).</p> <p>Если розетка не полностью входит в гнездо бортового разъема, или имеется люфт штырей в гнездах, замените неисправную розетку (вилку) аэродромного источника электропитания или подключите к самолету аэродромный источ-</p>	<p style="text-align: center;">Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Если аэродромный источник электропитания имеет два генератора, то к вилке с трафаретом «АР-1» должен быть подключен генератор, работающий с буферными аккумуляторами.</p> <p>1.3.2. Закройте замок розетки кабеля аэродромного источника электропитания переменным током.</p> <p>При закрытом замке розетка не должна выходить из гнезда бортового разъема.</p> <p>1.3.3. Дайте команду на запуск и подключение аэродромного источника электропитания к бортовой сети самолета.</p> <p>1.3.4. На электрощитке энергетики постоянного и переменного тока установите ручки галетных переключателей замера напряжения в положения АР-1, АР-2 и АР-ПФ.</p> <p>Вольтметр постоянного тока на электрощитке при положениях галетного переключателя АР-1 и АР-2 должен показывать напряжение 27—29 В.</p> <p>Если аэродромный источник электропитания имеет одну группу аккумуляторов, то напряжение на АР-2 должно быть не ниже 24 В.</p> <p>Вольтметр переменного тока на электрощитке при положении галетного переключателя АР-ПФ должен показывать напряжение 115—119 В.</p> <p>1.3.5. Установите на электрощитке рукоятку переключателя «БОРТ—АЭРОДРОМ» в положение «АЭРОДРОМ».</p> <p>На электрощитке должны загореться два светосигнализатора с зелеными светочувствительными «АР-1 ВКЛЮЧЕНА» и «АР-2 ВКЛЮЧЕНА».</p>	<p>ник электропитания с исправными розетками.</p> <p>При неисправном замке розетки замените розетку или подключите к самолету аэродромный источник электропитания с исправными розетками.</p> <p>Если напряжение постоянного или переменного тока аэродромного источника электропитания не соответствует ТУ, дайте команду подрегулировать его. Если после регулировки напряжение не соответствует ТУ, замените аэродромный источник электропитания.</p> <p>Если не горит один из светосигнализаторов, проверьте исправность его лампы.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Должны загореться два светосигнализатора с зелеными светофильтрами над розетками АР-1 и АР-2 и два светосигнализатора с зелеными светофильтрами на правом борту правой мотогондолы.</p> <p>1.3.6. Установите галетный переключатель замера напряжений постоянного тока в положения: «ЦРУ ЛЕВОЕ», «ЦРУ ПРАВОЕ» и «АВАРИЙНАЯ ШИНА». Вольтметр постоянного тока на электрощитке должен показывать напряжение 27—29 В.</p> <p>1.3.7. Включите на щите АЗС АЗС-2 «Включение ПО-750 и аэродромного питания», переведите на электрощитке энергетика рукоятку переключателя «ПО-750 — аэродромное питание» в положение «аэродромное питание», галетный переключатель замера напряжений переменного тока установите в положения: «ОСНОВНАЯ ШИНА 115 В» и «АВАРИЙНАЯ ШИНА 115 В». Вольтметр и частотомер переменного тока должны фиксировать напряжение 115—119 В и частоту 380—420 Гц соответственно.</p>	<p>Если не горят все три светосигнализатора одного из разъемов, то, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами для данного самолета, проверьте исправность предохранителя защиты, ламп светосигнализаторов. При исправных лампах определите и устраните неисправность электроцепей на участках: аэродромный разъем — контактор включения аэродромного питания и контактор-переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ».</p> <p>Если напряжение не соответствует ТТ, отключите аэродромный источник и устраните неисправности в электроцепях подачи напряжения на соответствующую шину.</p> <p>Если параметры напряжения и частоты не соответству-</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1.3.8. Проверьте исправность бортового амперметра «ГС-24Б (А) и аэродромный источник», для чего включите аварийную насосную станцию.</p> <p>Амперметр «ГС-24Б (А) и аэродромный источник» должен показывать расходный ток.</p>	<p>ют ТТ, замените аэродромный источник.</p> <p>Если на шинах переменного тока напряжение отсутствует, то, пользуясь принципиальной схемой данного самолета, проверьте исправность предохранителей и элементов электропроводки на участках: контактор подключения аэродромного источника электропитания — переключатель «ПО-750 — аэродромное питание» — АЗС-2 «Включение ПО-750 аэродромного источника электропитания»; контактор — основная шина переменного тока; вольтметр переменного тока — галетный переключатель — основная и аварийная шины.</p> <p>Устраните обнаруженные неисправности электропроводки.</p> <p>Если амперметр не показывает ток, то проверьте исправность электроцепи на участке: амперметр — шунт амперметра; неисправности электроцепи устраните.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 11—12	
Пункт РО	Осмотр с земли аэронавигационных огней, посадочно-рулежных фар и проблесковых маяков	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>2.1. Осмотр аэронавигационных огней.</p> <p>2.1.1. Произведите с земли внешний осмотр аэронавигационных огней на крыле и в хвостовой части фюзеляжа.</p> <p>Убедитесь, что обтекатели и светофильтры не имеют механических повреждений, сколов, трещин.</p> <p>Обтекатели и светофильтры не должны иметь механических повреждений (сколов материала, трещин).</p> <p>На поверхностях обтекателей аэронавигационных огней не должно быть грязи, масла, льда.</p> <p>2.2. Осмотр посадочно-рулежных фар.</p> <p>2.2.1. Произведите с земли внешний осмотр посадочно-рулежных фар.</p> <p>Убедитесь в отсутствии механических повреждений стекол фар и в отсутствии зазора между кольцом окантовки и основанием фары (при полностью убранной фаре).</p> <p>Стекла фар не должны иметь механических повреждений, на поверхностях стекол фар не допускается наличие грязи, следов ГСМ, льда.</p>		<p>Обтекатели и светофильтры с механическими повреждениями замените исправными.</p> <p>Грязь, масло удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом.</p> <p>Лед удалите технической салфеткой, смоченной теплой водой (40—50 °С).</p> <p>Посадочно-рулежные фары с механическими повреждениями замените исправными.</p> <p>Грязь, следы ГСМ удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом.</p> <p>Лед удалите технической салфеткой, смоченной теплой водой (40—50 °С).</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Не допускается попадание воздуха внутрь ламп-фар (при попадании воздуха внутренняя поверхность колб фар белеет).</p> <p>При полностью убранной фаре не допускается наличие зазора между кольцом окантовки и основанием фары.</p> <p>2.3. Осмотр проблесковых маяков.</p> <p>2.3.1. Произведите с земли внешний осмотр верхнего и нижнего проблесковых маяков.</p> <p>Убедитесь в отсутствии механических повреждений обтекателей и светофильтров проблесковых маяков.</p> <p>Обтекатели и светофильтры не должны иметь механических повреждений (сколов материала, трещин).</p> <p>На поверхностях обтекателей проблесковых маяков не должно быть грязи, масла, льда.</p>	<p>При попадании воздуха внутрь лампы-фары замените ее.</p> <p>При наличии зазора замените посадочно-рулежную фару.</p> <p>Обтекатели и светофильтры с механическими повреждениями замените исправными.</p> <p>Грязь, масло удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом.</p> <p>Лед удалите технической салфеткой, смоченной теплой водой (40—50 °С).</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На странице 13	
Пункт РО	Осмотр ракетниц	Трудоемкость — 0,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>3.1. Проверка наличия ракет в ракетницах. 3.1.1. Убедитесь в том, что ракетницы заряжены ракетами.</p> <p>ВНИМАНИЕ! ВСЕ РАБОТЫ ПО ЗАРЯДКЕ — РАЗРЯДКЕ РАКЕТНИЦ ПРОИЗВОДИТЕ ПРИ ОБЕСТОЧЕННОЙ БОРТОВОЙ СЕТИ. КАССЕТЫ РАКЕТНИЦ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАРЯЖЕНЫ СТАНДАРТНЫМИ 26-МИЛЛИМЕТРОВЫМИ СИГНАЛЬНЫМИ ПАТРОНАМИ. РАКЕТЫ ПО ЦВЕТАМ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РАСПОЛОЖЕНЫ В КАССЕТАХ В СООТВЕТСТВИИ С ЦВЕТАМИ, ОБОЗНАЧЕННЫМИ НА ПУЛЬТЕ УПРАВЛЕНИЯ ПУСКОМ РАКЕТ. СТВОЛЫ КАССЕТ РАКЕТНИЦ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЧИСТЫМИ, БЕЗ СЛЕДОВ КОРРОЗИИ И ГСМ.</p> <p>Винты крепления кассет должны быть завернуты до отказа.</p>		<p>При отсутствии в кассете ракет, кассету зарядите, для чего:</p> <ul style="list-style-type: none"> — отверните винт крепления кассеты; — снимите кассету с самолета и установите в нее недостающие ракеты и пиропатроны; — установите кассету на место и закрепите ее крепежным винтом. <p>Следы коррозии и ГСМ удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом.</p> <p>При необходимости подтяните винт крепления кассеты. Винт с сорванной резьбой замените.</p>	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 14—18	
Пункт РО	Осмотр электропроводки, концевых выключателей, коробок клеммных колодок на стойках шасси	Трудоемкость — 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>4.1. Осмотр электропроводки на стойках шасси основных опор самолета.</p> <p>4.1.1. Убедитесь в надежности отбортовки электропроводки на стойках шасси основных опор самолета и в целостности ее внешней защиты.</p> <p>Электропроводка на участках от створок отсека шасси до клеммной коробки, от клеммной коробки до концевого выключателя и до датчиков юза должна быть надежно отбортована.</p> <p>Не допускается перемещение электропроводки в отбортовочных хомутах и под ниточными бандажами.</p> <p>Материал внешней защиты электропроводки не должен иметь механических повреждений (разрывов, трещин, следов потертостей).</p> <p>Винты хомутов крепления электропроводки на коробке клеммных колодок на концевом выключателе не должны иметь нарушений контровки.</p> <p>Электропроводка должна быть чистой, не допускается наличие грязи и следов ГСМ.</p> <p>4.2. Осмотр концевых выключателей блокировки уборки шасси и обогрева датчиков РИО на стойках шасси основных опор самолета.</p> <p>4.2.1. Произведите внешний осмотр концевых выключателей блокировки уборки шасси и обогрева датчиков РИО.</p>		<p>При перемещениях электропроводки в отбортовочных хомутах произведите перебортовку, поврежденные хомуты, крепеж хомутов и ниточные бандажи замените.</p> <p>Материал внешней защиты электропроводки с механическими повреждениями замените.</p> <p>При нарушениях контровки переоконтрите винты проволокой КС 0,8 Кд, ГОСТ 792—67.</p> <p>Грязь и следы ГСМ удалите с электропроводки волосистой кистью, смоченной нефрасом.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Концевой выключатель должен быть чистым, не допускается наличие грязи и следов ГСМ.</p> <p>На чехле герметизации концевого выключателя не допускается наличие проколов, трещин и вырывов материала чехла; не допускается нарушение целости бандажа крепления чехла. В точках крепления концевого выключателя не должно быть люфта.</p> <p>4.2.2. Убедитесь, что штоки концевых выключателей не обжаты при обжатых стойках шасси.</p> <p>4.2.3. Произведите осмотр штоков концевых выключателей. На штоках концевых выключателей не должно быть грязи, льда.</p> <p>Штоки концевых выключателей должны быть смазаны ЦИАТИМ-201.</p> <p>Не допускаются механические повреждения (деформации, забонны) штока концевого выключателя.</p>	<p>Грязь и следы ГСМ удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом. Чехол герметизации с повреждениями замените исправным и чистым (вып. 18). При наличии люфта подтяните винты крепления концевого выключателя.</p> <p>Если штоки обжаты, произведите регудировку концевых выключателей (вып. 18, ч. 3).</p> <p>Грязь удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом. Лед удалите составом ЭАФ, обработанные ЭАФ штоки протрите технической салфеткой, затем смажьте ровным слоем ЦИАТИМ-201.</p> <p>При отсутствии смазки смажьте штоки ровным слоем ЦИАТИМ-201.</p> <p>Концевой выключатель с механическими повреждениями замените исправным (вып. 18, ч. 3).</p>	

(6) текст второго абзаца изложить в редакции:

«Лед удалите теплым воздухом от наземного подогревателя. Температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80°С».

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Контрольная шайба регулировочного болта штока должна быть отогнута на грань контящей гайки и на грань граненой части штока.</p> <p>4.3. Осмотр коробок клеммных колодок на стойках шасси основных опор самолета.</p> <p>4.3.1. Убедитесь в надежности крепления коробок клеммных колодок и в целостности контровки крышек коробок.</p> <p>В точках крепления коробок клеммных колодок не должно быть люфта. Крышки коробок клеммных колодок должны быть законтрены.</p> <p>4.4. Осмотр электропроводки на стойке шасси передней опоры самолета.</p> <p>4.4.1. Убедитесь в надежности отбортовки электропроводки и в целостности ее внешней защиты на стойке шасси передней опоры самолета</p> <p>Электропроводка на участке от створок отсека шасси до концевого выключателя должна быть надежно отбортована. Не допускается перемещение электропроводки в отбортовочных хомутах.</p>	<p>При нарушении контровки регулировочного болта штока проверьте правильность регулировки концевого выключателя, контровку штока регулировочного болта произведите вновь (вып. 18, ч. 3).</p> <p>При наличии люфта в точках крепления подтяните крепежные винты и гайки.</p> <p>При повреждении или отсутствии контровки затяните крышку и законтрите ее на «заворачивание» проволокой КС 0,8 Кд, ГОСТ 792—67.</p> <p>При перемещениях электропроводки в отбортовочных хомутах произведите перебортовку, поврежденные хомуты и крепеж хомутов замените исправными.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Материал внешней защиты электропроводки не должен иметь механических повреждений (разрывов, трещин, явных следов потертостей).</p> <p>Винт хомута крепления электропроводки на концевом выключателе не должен иметь нарушений контровки.</p> <p>Электропроводка должна быть чистой — не допускается наличие грязи и следов ГСМ.</p> <p>4.5. Осмотр концевого выключателя блокировки управления самолета.</p> <p>4.5.1. Произведите внешний осмотр концевого выключателя блокировки управлением передней опорой самолета.</p> <p>Концевой выключатель должен быть чистым — не допускается наличие грязи и следов ГСМ. На чехле герметизации концевого выключателя не допускается наличие проколов, трещин и вырывов материала чехла; не допускается нарушение целостности банджа крепления чехла.</p> <p>В точках крепления концевого выключателя не должно быть люфта.</p> <p>4.5.2. Убедитесь, что шток концевого выключателя не обжат при обжатой стойке шасси.</p> <p>4.5.3. Произведите осмотр штока концевого выключателя.</p> <p>На штоке концевого выключателя не должно быть грязи и льда.</p>	<p>Материал внешней защиты электропроводки с механическими повреждениями замените.</p> <p>При нарушении контровки переконтройте винт проволокой КС 0,8 Кд, ГОСТ 792—67.</p> <p>Грязь и следы ГСМ удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом.</p> <p>Грязь и следы ГСМ удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом.</p> <p>Чехол герметизации с повреждениями замените исправным (вып. 18, ч. 3).</p> <p>При наличии люфта подтяните винты крепления.</p> <p>Если шток обжат, произведите регулировку концевого выключателя (вып. 18, ч. 3).</p> <p>Грязь удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом.</p> <p>Лед удалите составом ЭАФ, обработанный ЭАФ шток протрите технической</p>	<p>Т</p>

(6) текст второго абзаца изложить в редакции:

«Лед удалите теплым воздухом от наземного подогревателя. Температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80°C».

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Шток концевого выключателя должен быть смазан ЦИАТИМ-201.</p> <p>Не допускаются механические повреждения (деформации, забоины) штока концевого выключателя.</p> <p>Контрольная шайба регулировочного болта штока должна быть отогнута на грань конtringающей гайки и на грань граненой части штока.</p>	<p>салфеткой, затем смажьте ровным слоем ЦИАТИМ-201.</p> <p>При отсутствии смазки смажьте шток ровным слоем ЦИАТИМ-201.</p> <p>Концевой выключатель с механическими повреждениями штока замените исправным (вып. 18, ч. 3).</p> <p>При нарушении контролки регулировочного болта штока проверьте правильность регулировки концевого выключателя, контролку регулировочного болта штока произведите вновь (вып. 18, ч. 3).</p>	<p>(6)</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На странице 19	
Пункт РО	Осмотр ящика запасного имущества	Трудоемкость — 0,05 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>5.1. Проверьте наличие пломбы на замке ящика запасного имущества. Ящик запасного имущества должен быть законтрен и опломбирован.</p>		<p>При отсутствии пломбы и при нарушении контровки замков откройте ящик запасного имущества и убедитесь в наличии полного комплекта запасных электроламп, предохранителей и щипцов для замены предохранителей (чертежный номер 415АН). Недостающие электролампы и предохранители доукомплектуйте в соответствии с трафаретами на гнездах ящика запасного имущества.</p> <p>Все электролампы, предохранители и щипцы для замены предохранителей должны находиться в соответствующих трафаретах гнездах.</p> <p>Укомплектованный ящик закройте, замки ящика законтрите проволокой ММ 0,3, ГОСТ 2112—71 и опломбируйте трубчатой пломбой, ОСТ 1.10067—71.</p>	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 20—22	
Пункт РО	Осмотр электрооборудования на рабочих местах членов экипажа	Трудоемкость — 0,23 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>6.1. Убедитесь в надежности крепления осветительной и сигнальной аппаратуры, арматур освещения красным светом, выключателей, ручек трансформаторов, переключателей, АЗС, АЗР, реостатов, кнопок, электроизмерительных приборов и выносных сопротивлений на электрощитках, пультах и приборных досках.</p> <p>Не допускается люфт в креплении арматур светильников, светосигнализаторов, переключателей, выключателей, АЗС, АЗР, реостатов, ручек трансформаторов, кнопок, измерительных приборов и выносных сопротивлений.</p> <p>6.2. Убедитесь в механической исправности светофильтров всех светосигнализаторов. Установите шторки всех светосигнализаторов в открытое положение.</p> <p>Не допускаются сколы и трещины светофильтров.</p> <p>Шторки светофильтров всех светосигнализаторов должны быть в открытом положении.</p> <p>6.3. Убедитесь в соответствии цветов светофильтров внешней и внутренней ССО.</p> <p>Цвета светофильтров должны быть: — внешней ССО — зеленого цвета; — внутренней ССО — красного цвета.</p> <p>6.4. Проверьте механическую исправность регулировочных реостатов и трансформаторов.</p>		<p>Для устранения люфта подтяните винты (гайки) крепления. Неисправные детали крепления замените.</p> <p>Светофильтры с повреждениями замените исправными.</p> <p>При несоответствии цвета светофильтра замените светофильтр (арматуру со светофильтром) на светофильтр требуемого цвета.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Движки реостатов и трансформаторов должны перемещаться плавно без заеданий и затираний.</p> <p>Не допускаются сколы и трещины на ручках реостатов и трансформаторов. В креплении ручек люфт не допускается.</p> <p>6.5. Убедитесь в механической исправности кнопок, выключателей, переключателей, АЗС, АЗР и электроизмерительных приборов, убедитесь в исправности пломбировок коммутационных устройств согласно перечню мест обязательных пломбировок, указанных в Регламенте.</p> <p>Кнопки, выключатели, АЗС, АЗР и переключатели должны срабатывать четко, без заеданий и затираний.</p> <p>В креплении ручек переключателей электроизмерительных приборов люфт не допускается.</p> <p>Пломбировка коммутационных устройств должна соответствовать перечню, указанному в Регламенте.</p> <p>На стеклах электроизмерительных приборов не допускаются сколы, трещины. На внутренней поверхности стекол не должно быть следов конденсата влаги; повреждение надписей не допускается.</p> <p>6.6. Проверьте исправность и крепление индивидуальных вентиляторов. Лопастя вентиляторов не должны иметь трещин, вырывов материала.</p> <p>Шарнирные соединения вентиляторов должны обеспечивать перемещение вентиляторов без заеданий и четко, без люфта фиксировать вентилятор в заданном положении.</p> <p>6.7. Проверьте исходное положение стрелок электроизмерительных приборов.</p>	<p>Реостаты и трансформаторы с отклонениями от ТТ замените исправными.</p> <p>Поврежденные ручки замените.</p> <p>Подтяните винты крепления ручек.</p> <p>Кнопки, выключатели и переключатели с отклонениями от ТТ замените.</p> <p>При наличии люфта переключатель замените.</p> <p>Пломбировку восстановите, выяснив причину нарушения.</p> <p>Приборы с повреждениями и наличием следов конденсата замените исправными.</p> <p>Вентиляторы с повреждениями замените.</p> <p>Шарнирные кронштейны с повреждениями замените.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>При обесточенной бортовой сети стрелки электроизмерительных приборов должны быть в исходном положении (в нулевом, начальном, нейтральном).</p> <p>6.8. Установите рукоятки всех выключателей, переключателей, АЗС, АЗР, реостатов и трансформаторов в выключенное (нейтральное) положение.</p>		<p>При несоответствии положения стрелок их исходному положению прибор замените исправным.</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На страницах 23—25	
Пункт РО	Проверка напряжения аккумуляторов	Трудоемкость — 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>7.1. Выключите выключатели (АЗР) проверки напряжения аккумуляторов № 2 и 3 на лицевой панели РК кабины экипажа.</p> <p>7.2. На щитке электроэнергетики установите переключатель вольтметра в положение «АКК-1», а переключатель «РУЧНОЕ—ОСН. ШИНА—АВТОМ.» в положение «ОСН. ШИНА».</p> <p>Напряжение аккумулятора должно быть не ниже 24 В.</p> <p>7.3. Переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ» на щитке электроэнергетики установите в положение «БОРТ».</p> <p>Аккумулятор № 1 должен подключиться к бортсети самолета.</p> <p>Подключение аккумулятора на бортсеть определяется по наличию напряжения 24 В на шинах левого и правого ЦРУ при соответствующих положениях переключателя вольтметра постоянного тока</p>		<p>Аккумулятор с напряжением ниже 24 В замените исправным.</p> <p>Если вольтметр не показывает напряжение аккумулятора, то пользуясь принципиальной и полумонтажной схемой данного самолета, проверьте исправность электроцепей и электроагрегатов на участке: аккумулятор—вольтметр. Повреждения электроцепей устраните, неисправные агрегаты замените исправными.</p> <p>Пользуясь принципиальной и полумонтажной схемой данного самолета, проверьте исправность управляющих и силовых электроцепей на уча-</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>7.4. Создайте подключенному аккумулятору нагрузку 12 А, для чего на щите АЗС включите все АЗС, кроме АЗС «АРК № 1», «АРК № 2» и «Проблесковый маяк», без включения потребителей.</p> <p>Напряжение аккумулятора под нагрузкой должно быть не ниже 24 В.</p> <p>7.5. Установите переключатель вольтметра постоянного тока на щитке электроэнергетики последовательно в положения «ЦРУ ЛЕВ.», «ЦРУ ПРАВ.», «АВАР. ШИНА».</p> <p>Напряжение на шинах «ЦРУ ЛЕВ.», «ЦРУ ПРАВ.» и «АВАР. ШИНА» должно быть не ниже 24 В.</p> <p>7.6. Включите выключатели (АЗРы) проверки напряжения аккумуляторов № 2 и 3.</p> <p>7.7. Описанным выше способом проверьте напряжение аккумуляторов № 2 и 3.</p> <p>7.8. Проверка питания потребителей аварийной шины.</p> <p>7.8.1. На щите АЗС включите «АЗС-2» «СИГНАЛИЗАЦИЯ ШАССИ» и АЗС-5 «КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ». На топливном щитке установите переключатель управления краном кольцевания в положение «ОТКРЫТО».</p> <p>Должно работать табло ППС-2ВК — гореть зеленые светосигнализаторы выпущенного положения шасси.</p> <p>Должен гореть желтый светосигнализатор открытого положения крана кольцевания.</p> <p>7.8.2. Установите переключатель «РУЧНОЕ—ОСН. ШИНА—АВТОМ.» в положение «РУЧНОЕ».</p>	<p>стке аккумулятор—шины левого и правого ЦРУ. Повреждения в электроцепях устраните, неисправные электроагрегаты замените исправными.</p> <p>Аккумулятор с напряжением ниже 24 В замените исправным.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Табло ППС-2ВК должно продолжать работать, а желтый светосигнализатор открытого положения крана кольцевания должен погаснуть.</p> <p>Вольтметр при соответствующих положениях переключателя должен фиксировать напряжение только на аварийной шине, на шинах правого и левого ЦРУ напряжение должно отсутствовать.</p> <p>На центральной панели приборной доски должен гореть красный светосигнализатор аварийного питания.</p> <p>7.8.3. Установите переключатель «РУЧНОЕ—ОСН. ШИНА—АВТОМ.» в положение «АВТОМ.».</p> <p>Технические требования см. к п. 7.8.2.</p> <p>7.8.4. Установите переключатель «РУЧНОЕ—ОСН. ШИНА—АВТОМ.» в положение «ОСН. ШИНА».</p> <p>Технические требования см. к п. 7.8.1.</p> <p>7.8.5. На топливном щитке установите переключатель управления краном кольцевания в положение «ЗАКРЫТО», на щите АЗС выключите АЗС-2 «СИГНАЛИЗАЦИЯ ШАССИ», АЗС-5 «КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ».</p> <p>7.8.6. На щитке электроэнергетики переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ» установите в нейтральное положение.</p> <p>7.8.7. Убедитесь, что выключатели (АЗР) проверки напряжения аккумуляторов находятся в положении «ВКЛЮЧЕНО».</p>	<p>Пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами для данного самолета, проверьте исправность силовых и управляющих цепей контакторов, коммутирующих основную и аварийную шины в РК аккумуляторов и в щите АЗС. Неисправности электропроводки устраните, неисправные агрегаты замените исправными.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 26—29	
Пункт РО	Осмотр электрооборудования на двигателях	Трудоемкость — 0,2 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>8.1. Внешним осмотром проверьте состояние и надежность крепления стартер-генераторов СТГ-18ТМО, генераторов переменного тока ГО16ПЧ8 (РС) и генератора ГС-24 А (Б).</p> <p>На корпусах генераторов не должно быть грязи, следов ГСМ и механических повреждений (трещин, вмятин).</p> <p>В креплении генератора к двигателю (к ВГТД) не должно быть ощутимого рукой люфта.</p> <p>Между защитными лентами и корпусами генераторов не должно быть зазоров.</p> <p>Не допускаются механические повреждения (трещины, вмятины) защитной ленты.</p> <p>8.2. Проверьте надежность подключения силовых проводов к генераторам.</p> <p>При покачивании рукой силовые провода не должны перемещаться в клеммных узлах.</p> <p>Контрольные красные полоски на гранях крепежных гаек и клеммных болтах не должны быть смещены.</p>		<p>Грязь и следы ГСМ удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом.</p> <p>Генератор с механическими повреждениями замените.</p> <p>При наличии люфта в креплении генератора вызовите техника (инженера) по эксплуатации двигателей для устранения неисправности.</p> <p>При наличии зазора подтяните стяжной винт и переконтрите его. Поврежденные детали крепления защитной ленты замените.</p> <p>Поврежденную защитную ленту замените.</p> <p>При ослаблении крепления силовых проводов и при смещении контрольных полос подтяните гайки на клеммных болтах.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>8.3. Внешним осмотром убедитесь в механической исправности и надежности крепления пусковых катушек, электродвигателя флюгер-насоса, датчика автоматического флюгирования, механизмов отбора воздуха от двигателей и смесительных кранов, механизма управления створками маслорадиатора, коробки управления и терморегулятора системы автоматического регулирования температуры масла, сигнализатора обледенения ВНА.</p> <p>На корпусах электроагрегатов не должно быть грязи, следов ГСМ, механических повреждений (трещин, деформаций).</p> <p>Не допускается люфт в точках крепления электроагрегатов.</p>	<p>Старые контрольные полоски удалите волосяной кистью, смоченной ацетоном. На грани гаек нанесите новые контрольные полоски красного цвета эмалью ХВ-16 (ширина полосок 5 мм) с переходом на клеммный болт.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ПОДТЯГИВАНИИ ГАЕК СОБЛЮДАЙТЕ ОСТОРОЖНОСТЬ ВО ИЗБЕЖАНИЕ СРЫВА КЛЕММНОГО БОЛТА.</p> <p>Грязь и следы ГСМ удалите волосяной кистью и технической салфеткой, смоченными нефрасом.</p> <p>Агрегаты с механическими повреждениями замените исправными.</p> <p>При наличии люфта подтяните винты (гайки) крепления. Винты (гайки) с сорванной резьбой замените исправными.</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>8.4. Проверьте внешнее состояние и отбортовку электрожгутов (проводов) на двигателях, в их гондолах и на противопожарных перегородках. Не допускаются загрязнения электрожгутов (проводов).</p> <p>Не допускаются нарушения электроизоляции и теплоизоляции электропроводов.</p> <p>Не допускается перемещение электропроводов в отбортовочных хомутах.</p>	<p>Грязь, следы ГСМ удалите волосяной кистью, смоченной нефрасом.</p> <p>При нарушенной электроизоляции (жилы проводов не видны) поврежденный участок обмотайте двумя слоями поливинилхлоридной изоляционной ленты, ГОСТ 16214—70, с перекрытием 1/2 ширины ленты.</p> <p>При нарушенной электроизоляции (видны жилы проводов) замените поврежденный провод между ближайшими разъемами.</p> <p>При нарушенной теплоизоляции поврежденный участок обмотайте четырьмя слоями стеклянной изоляционной ленты, ГОСТ 5937—68, с перекрытием 1/2 ширины ленты и наложите по краям бандаж из ниток.</p> <p>Если электропроводка в отбортовочных хомутах перемещается, произведите перебортовку данного жгута (провода), при необходимости за-</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>8.5. Проверьте надежность соединения и контровку ШР у электроагрегатов и на противопожарных перегородках. Накидные гайки ШР должны быть затянуты до отказа и законтрены на «заворачивание».</p>		<p>менив поврежденные хомуты и крепеж.</p> <p>Недотянутые гайки ШР затяните и переконтрите их. Нарушенную контровку гаек ШР восстановите.</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 30—32	
Пункт РО	Осмотр бортовых аккумуляторов и их контейнеров. Техническое обслуживание аккумуляторов на зарядной станции	Трудоемкость — 0,7 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>9.1. Откройте люк электроотсека.</p> <p>9.2. Отверните барашковые гайки замков крепления контейнеров аккумуляторов.</p> <p>9.3. Снимите с самолета контейнеры с аккумуляторами.</p> <p>9.4. Произведите внешний осмотр контейнеров аккумуляторов. Контейнер аккумуляторов не должен иметь механических повреждений (трещин и деформаций).</p> <p>Не допускаются механические повреждения, следы перегрева и подгара клеммной колодки контейнера аккумулятора.</p> <p>9.5. Осмотрите самолетные контактные штыри подключения аккумуляторов и их электропроводку от штырей и гермовводов.</p> <p>Не допускаются механические повреждения штырей подключения аккумуляторов.</p> <p>На поверхности контактных штырей не должно быть следов перегрева и подгара.</p>		<p>Контейнер с механическими повреждениями замените исправным.</p> <p>Контейнер с поврежденной клеммной колодкой и со следами перегрева замените исправным.</p> <p>Штыри с механическими повреждениями замените исправными.</p> <p>Штыри со следами перегрева замените исправными.</p> <p>Подгар удалите с помощью шлифовальной шкурки зернистостью не более 8, ГОСТ 6456—75.</p> <p>Обработанные шлифовальной шкуркой места протрите</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>На поверхности электропроводки не должно быть грязи и потеков электролита.</p> <p>9.6. Осмотрите отсек установки аккумуляторов. В отсеке установки аккумуляторов не должно быть потеков электролита.</p> <p>9.7. Откройте крышки контейнеров аккумуляторов и снимите крышки с аккумуляторов; произведите осмотр аккумуляторов и внутренних поверхностей контейнеров.</p> <p>Моноблоки аккумуляторов не должны иметь механических повреждений (трещин, сколов). Пробки должны быть завернуты полностью, резиновые шайбы под пробками должны быть плотно обжаты.</p> <p>Клеммные болты и гайки аккумуляторов не должны иметь механических повреждений и следов перегрева.</p> <p>Не допускаются механические повреждения и следы перегрева токоотводящих шин.</p>	<p>технической салфеткой, смоченной нефрасом.</p> <p>Грязь удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом, а потеки электролита удалите технической салфеткой, смоченной раствором кальцинированной соды. Обработанные кальцинированной содой места протрите сухой технической салфеткой.</p> <p>Потеки электролита удалите технической салфеткой, смоченной раствором кальцинированной соды. Обработанные кальцинированной содой места протрите сухой технической салфеткой.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 33—36	
Пункт РО	Проверка внешнего состояния и крепления концевых выключателей на замках шасси, РК и электропроводки в отсеках шасси	Трудоемкость — 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>10.1. Осмотр концевых выключателей, РК и электропроводки в отсеке шасси правой мотогондолы.</p> <p>10.1.1. Откройте створки отсека шасси правой мотогондолы (Работу выполняет техник по эксплуатации планера).</p> <p>10.1.2. Подведите стремянку под правую мотогондолу в район отсека шасси</p> <p>10.1.3. Произведите внешний осмотр концевых выключателей сигнализации положения стоек шасси.</p> <p>Убедитесь в надежности крепления концевых выключателей, в отсутствии повреждений их защитных чехлов.</p> <p>В точках крепления концевых выключателей люфт не допускается.</p> <p>Защитный чехол концевого выключателя не должен иметь сквозных проколов и трещин, не допускаются нарушения бандажа.</p> <p>На штоках концевых выключателей не должно быть грязи, льда.</p>		<p>Подтяните винты крепления концевого выключателя, при необходимости поврежденные детали крепления замените.</p> <p>Чехол с повреждениями и с нарушенным бандажом замените исправным (вып. 18, ч. 3).</p> <p>Грязь удалите технической салфеткой, смоченной нефрасом. Лед удалите составом ЭАФ. Обработанные нефрасом и ЭАФ места, протрите сухой технической салфеткой; штоки смажьте ЦИАТИМ-201.</p>	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Не допускаются механические повреждения (деформации, забоины) штоков концевых выключателей.</p> <p>Не допускаются нарушения контровки регулировочных болтов штоков концевых выключателей. Контровочная шайба должна быть отогнута на грань контрящей гайки и на грань граненой части штока.</p> <p>10.1.4. Удалите старую смазку со штоков концевых выключателей технической салфеткой, смоченной нефрасом, обработанные нефрасом штоки протрите сухой технической салфеткой, а затем нанесите новую смазку ЦИАТИМ-201.</p> <p>10.1.5. Убедитесь в надежности крепления РК мотогондолы. Не допускается люфт в точках крепления РК.</p> <p>10.1.6. Убедитесь в отсутствии внешних повреждений и надежности отбортовки электропроводки. Не допускается перемещение электропроводки в отбортовочных хомутах.</p> <p>Электропроводка на стойках шасси в местах перехода по шарнирам подвижных соединений должна иметь запас по длине, исключающий повреждение электропроводки.</p> <p>В местах касания электропроводкой острых ребер должны быть наклеены войлочные прокладки.</p>	<p>Концевые выключатели с механическими повреждениями замените исправными (вып. 18, ч. 3).</p> <p>При нарушении контровки произведите регулировку концевого выключателя и переконтрите регулировочный болт штока (вып. 18, ч. 3).</p> <p>Подтяните болты крепления РК мотогондолы, при необходимости заменив детали крепления.</p> <p>Произведите перебортовку электропроводки.</p> <p>Произведите перебортовку электропроводки, обеспечив потребный запас по длине, исключающий натяжение электропроводки при любых положениях подвижных соединений.</p> <p>При отслаивании войлочных прокладок подклейте их клеем 88.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Изоляция электропроводки не должна иметь потертостей, механических повреждений и следов перегрева.</p> <p>10.2. Осмотр концевых выключателей, щитка централизованной заправки и электропроводки в отсеке шасси левой мотогондолы.</p> <p>10.2.1. Откройте створки отсека шасси левой мотогондолы. (Работу выполняет техник по эксплуатации планера).</p> <p>10.2.2. Подведите стремянку под левую мотогондолу в район отсека шасси.</p> <p>10.2.3. Убедитесь в надежности крепления щитка централизованной заправки топливом.</p> <p>Не допускается люфт в точках крепления щитка централизованной заправки.</p> <p>10.2.4. Выполните работы, указанные в пп. 10.1.3, 10.1.4, 10.1.6 данной ТК.</p>	<p>При повреждениях хлопчатобумажного покрытия проводки наложите на поврежденный участок два слоя поливинилхлоридной изоляционной ленты с перекрытием 1/2 ширины ленты.</p> <p>При повреждении изоляции электропроводки (видны жилы провода) замените поврежденную электропроводку между ближайшими разъемами.</p> <p>При тепловых нарушениях изоляции замените поврежденную электропроводку между ближайшими разъемами, выяснив и устранив причину перегрева.</p> <p>Подтяните болты крепления щитка централизованной заправки, при необходимости замените детали крепления.</p>	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>10.3. Осмотр концевых выключателей и электропроводки в отсеке передней стойки шасси.</p> <p>10.3.1. Откройте створку отсека передней стойки шасси (работу выполняет техник по эксплуатации планера).</p> <p>10.3.2. Выполните работы, указанные в пп. 10.1.3, 10.1.4, 10.1.6 данной ТК.</p> <p>10.4. Закройте отсеки стоек шасси (выполняет техник по эксплуатации планера).</p>		<p align="center">Т</p> <p align="center">Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
		<p>Нефрас, ГОСТ 8505—80, смазка ЦИАТИМ-201, салфетка техническая АРТ 2042, ТУ 17-347—66.</p>

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На страницах 37—66	
Пункт РО	Проверка под напряжением электрооборудования при подключенных аэродромных источниках электроэнергии	Трудоемкость — 0,62 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.1. Подключите к бортовой сети самолета аэродромные источники электроэнергии (ТК № 1, данного выпуска).</p> <p>11.2. Проверка аэронавигационных огней.</p> <p>11.2.1. Включите на щите АЗС АЗР-10 «АНО».</p> <p>11.2.2. Включите выключатель «АНО», расположенный на панели выключателей под центральной приборной доской.</p> <p>В левой законцовке крыла должен гореть красный аэронавигационный огонь, в правой — зеленый.</p> <p>В хвостовой законцовке фюзеляжа должен гореть белый аэронавигационный огонь.</p> <p>11.2.3. Выключите выключатель «АНО».</p> <p>11.2.4. Выключите АЗР-10 «АНО».</p> <p>11.3. Проверка взлетно-посадочных фар</p> <p>11.3.1. Включите на щите АЗС два АЗС-10 «Фары».</p> <p>11.3.2. Переключатель «ВЫПУЩЕНЫ — УБРАНЫ» управления взлетно-посадочными фарами, расположенный на панели выключателей под центральной приборной доской, установите в положение «ВЫПУЩЕНЫ». Взлетно-посадочные фары должны установиться в выпущенное положение.</p>		<p>При наличии неисправностей в работе «АНО» проверьте исправность ламп и арматур «АНО», при исправных лампах и арматурах проверьте, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, исправность электроцепей от АЗР-10 до ламп «АНО». Неисправности устраните.</p> <p>Если фары не выпускаются, то, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте исправность электро-</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.3.3. Переключатель «БОЛЬШОЙ СВЕТ — МАЛЫЙ СВЕТ» управления включением большого и малого света взлетно-посадочных фар, расположенного на панели выключателей под центральной приборной доской, установите в положение «МАЛЫЙ СВЕТ».</p> <p>Должны накалиться нити малого света взлетно-посадочных фар.</p> <p>11.3.4. Переведите переключатель «БОЛЬШОЙ СВЕТ» — МАЛЫЙ СВЕТ» в положение «БОЛЬШОЙ СВЕТ».</p> <p>Должны накалиться нити большого света взлетно-посадочных фар.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. БОЛЬШОЙ СВЕТ ВКЛЮЧАЙТЕ НА ВРЕМЯ НЕ БОЛЕЕ 5 с.</p>	<p>цепей от соответствующего АЗР-10 до самолетной части ШР невыпущенной взлетно-посадочной фары. При исправных электроцепях замените взлетно-посадочную фару.</p> <p>Если нить малого света не накаливается, то, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте исправность электроцепей от соответствующего АЗС-10 до самолетной части ШР взлетно-посадочной фары, у которой не накаляется нить малого света. При исправной электропроводке замените лампу фару с неисправной нитью малого света.</p> <p>Работы по устранению отклонений от ТТ аналогичны работам к п. 11.3.3.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.3.5 Переведите переключатель управления включением света взлетно-посадочных фар в нейтральное положение.</p> <p>11.3.6. Переведите переключатель «ВЫПУЩЕНЫ — УБРАНЫ» управления взлетно-посадочными фарами в положение «УБРАНЫ» и через 12 с установите его в нейтральное положение.</p> <p>Взлетно-посадочные фары должны установиться в убранное положение.</p> <p>11.3.7. Выключите два АЗР-10 «ФАРЫ».</p> <p>11.4. Проверка фары подсвета передней кромки стабилизатора.</p> <p>11.4.1. Нажатием включите и удерживайте во включенном положении рукоятку выключателя фары подсвета передней кромки стабилизатора, расположенного по левому борту в районе шп. № 36 (на самолетах Ан-26 данный выключатель установлен на щитке наземного управления грузовым люком и транспортером). Должна гореть лампа фары подсвета кромки стабилизатора.</p> <p>11.4.2. Отпустите рукоятку выключателя фары подсвета передней кромки стабилизатора.</p> <p>11.5. Проверка проблесковых маяков.</p> <p>11.5.1. Включите на щитке АЗС два АЗС-5 «ПРОБЛЕСК. МАЯК».</p> <p>Должны работать верхний и нижний проблесковые маяки; лампы проблесковых маяков должны гореть и вращаться.</p>	<p>Если лампа в фаре подсвета передней кромки стабилизатора не горит, то проверьте в левом ЦРУ исправность предохранителя СП-15 (поз. 3451) и исправность лампы ПЖ-25. Неисправные предохранители и лампу замените. При исправных лампе и предохранителе проверьте исправность электропроводки от ЦРУ левого до арматуры фары передней кромки стабилизатора, неисправности электропроводки устраните.</p> <p>Если лампа вращается, но не горит, то замените лампу проблескового маяка.</p> <p>Если лампа горит, но не вращается или не горит и не</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.5.2. Выключите два АЗС-5 «ПРОБЛЕСК. МАЯК».</p> <p>11.6. Проверка освещения кабины экипажа белым и красным светом (для Ан-24).</p> <p>11.6.1. На щите АЗС включите АЗСы освещения кабины экипажа, на щитке радиста — АЗСы подсвета щита АЗС и навигационного стола.</p> <p>11.6.2. Переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» на каркасе верхних щитков установите в положение «КРАСНЫЙ СВЕТ».</p> <p>На потолке кабины экипажа должны загореться лампы в двух плафонах освещения красным светом.</p> <p>11.6.3. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» в положение «БЕЛЫЙ СВЕТ» и включите выключатель «ПРОХОДНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ» на шп. № 7.</p>	<p>вращается, то замените проблесковый маяк исправным.</p> <p>Если лампа и маяк исправны, то проверьте электроцепи от основной шины щита АЗС до проблескового маяка. Неисправности электропроводки устраните.</p> <p>Если лампа (лампы) в плафонах не горят, проверьте исправность лампы (ламп). Неисправные лампы замените.</p> <p>При исправных лампах проверьте питающие («плюсовые» и «минусовые») электроцепи соответствующего плафона.</p> <p>Устраните неисправности в электроцепи.</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>На потолке кабины экипажа должны загореться лампы в двух плафонах освещения белым светом.</p> <p>11.6.4. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ—КРАСНЫЙ СВЕТ» в нейтральное (выключенное) положение.</p> <p>11.6.5. Поверните ручки реостатов светильников, расположенных на левом и правом пультах и щитках пилотов на фонаре кабины экипажа, в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>В светильниках должны загореться лампы. Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручки реостата.</p> <p>11.6.6. Поверните ручки реостатов светильников в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p>	<p>См. п. 11.6.2.</p> <p>Если не горит лампа в светильнике, проверьте исправность лампы, неисправную лампу замените. При исправных лампах (лампе) проверьте исправность электроцепей питания данного светильника и целостность соответствующего предохранителя.</p> <p>Примечание. При устранении неисправностей в электроцепях питания и определении целостности соответствующих предохранителей пользуйтесь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.6.7. Нажмите кнопки включения светильников типа ҚЛСРҚ-45. Лампа светильника должна гореть.</p> <p>11.6.8. Поверните ручки реостатов подсвета красным светом левого и правого пультов пилотов, щитка радиооборудования и электрощитка электроэнергетики на фонаре кабины экипажа, щитков радиооборудования на шп. № 7, рабочего места радиста, расположенных на перечисленных щитках и пультах, в положение «ВКЛЮЧЕНО». На щитке радиооборудования у шп. № 7 включите выключатель «ПОДСВЕТ ЩИТА АЗС».</p> <p>Должны гореть лампы в светильниках подсвета левого и правого пульта пилотов, щитков радиооборудования и энергетики на фонаре кабины экипажа, рабочего места радиста, щита АЗС и щитка радиооборудования у шп. № 7.</p> <p>Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручки реостата.</p> <p>11.6.9. Установите ручки реостатов подсвета красным светом пультов и щитков кабины экипажа в положение выключено.</p> <p>11.6.10. Установите ручки реостатов светильников аварийного подсвета приборных досок заливающим светом, расположенных на каркасе верхних щитков пилотов, в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p>	<p>Если лампа светильника не горит, проверьте исправность лампы. Неисправную лампу замените. При исправной лампе замените светильник.</p> <p>Если не горят отдельные лампы, проверьте их исправность, неисправные лампы замените.</p> <p>Если не горят отдельные группы ламп, проверьте исправность электроцепей питания данной группы и целостность соответствующего предохранителя (примечание к п. 11.6.5).</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Должны гореть красные лампы в светильниках аварийного подсвета приборных досок.</p> <p>11.6.11. Установите ручки реостатов светильников СК на левом и правом пультах пилотов в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Должны загореться лампы в светильниках СК.</p> <p>11.6.12. Переведите рукоятку переключения режима работы аварийных светильников, расположенного с правой стороны на каркасе верхних щитков пилотов, в положение «АВТОМАТ».</p> <p>11.6.13. Установите переключатель «ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРОВ—АВАРИЙНОЕ», расположенный на щитке выключателей под левой панелью приборной доски, в положение «ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРОВ».</p> <p>11.6.14. Поверните ручки реостатов подсвета панелей приборной доски, центрального пульта пилотов, щитков ИВ-41, ПРТ-24, флюгирования, энергетики, расположенных на левом, правом пультах пилотов, щитках энергетики и радиооборудования левого пилота, в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Должны гореть лампы в светильниках подсвета приборов, выключателей, пультов управления на приборных досках и щитках. Яркость свечения ламп светильников должна плавно меняться в зависимости от угла поворота ручки реостата.</p> <p>Должны погаснуть лампы в светильниках аварийного подсвета приборных досок и пультов пилотов.</p> <p>11.6.15. Установите переключатель «ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРОВ — АВАРИЙНОЕ» в нейтральное (выключенное) положение.</p> <p>Должны погаснуть лампы в светильниках подсвета приборов, пультов управления и выключателей. Должны загореться лампы в светильниках аварийного подсвета приборных досок и пультов пилотов.</p>	<p>Работы по устранению отклонений от ТТ аналогичны работам к п 11.6.5.</p> <p>Если лампа (лампы) не гаснет, проверьте исправность соответствующих реле в цепи коммутации светильников аварийного подсвета (примечание к п. 11.6.5).</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.6.16. Установите переключатель «ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРОВ — АВАРИЙНОЕ» в положение «АВАРИЙНОЕ».</p> <p>Должны погаснуть лампы в светильниках подсвета приборных досок левой стороны кабины экипажа.</p> <p>Должны гореть лампы в светильниках аварийного подсвета приборов и щитков, освещаемых при аварийном режиме работы электросети.</p> <p>11.6.17. Поверните ручки всех реостатов освещения красным светом в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.6.18. Установите переключатель «ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРОВ — АВАРИЙНОЕ» в нейтральное (выключенное) положение.</p> <p>11.6.19. Выключите АЗСы подсвета приборов и освещения кабины экипажа, включаемые по п. 11.6.1.</p> <p>11.7. Проверка освещения кабины экипажа белым и красным светом (для Ан-26).</p> <p>11.7.1. На щите АЗС включите АЗСы освещения кабины экипажа.</p> <p>11.7.2. На щитке радиста переключатель «АЭРОДРОМ—ПО-750» установите в положение «АЭРОДРОМ».</p> <p>11.7.3. На левом пульте включите выключатель освещения приборов левого пилота и приборов на верхних щитках.</p> <p>11.7.4. На левом пульте и верхнем щитке поверните ручки трансформаторов освещения красным светом приборов левого пилота и приборов на верхних щитках в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Должны загореться лампы в арматурах освещения красным светом приборов левого пилота и приборов на верхних щитках.</p> <p>Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручки трансформатора.</p>	<p>Если не горят отдельные лампы, проверьте исправность негорящих ламп, неисправные лампы замените.</p> <p>Если не горят группы ламп в РК кабины экипажа и на панели 115/36 В, проверьте исправность соответствующих предохранителей.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.7.5. Переключатель «ПО-750—АЭРОДРОМ» установите в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>Все лампы освещения красным светом приборов левого пилота и приборов на верхних щитках должны переключаться на питание постоянным током. Яркость свечения ламп не должна зависеть от положения ручек трансформаторов.</p> <p>11.7.6 Установите выключатель освещения красным светом приборов левого пилота и приборов на верхних щитках в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.7. Установите переключатель «ПО-750—АЭРОДРОМ» в положение «АЭРОДРОМ».</p> <p>11.7.8. На правом пульте, верхнем щитке штурмана и щитке электроэнергетики поверните ручки трансформаторов освещения, красным светом приборов правого пилота, штурмана и щитков радиста в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p>	<p>При исправных предохранителях проверьте исправность электроцепей, устраните обнаруженные неисправности (примечание к п. 11.6.5).</p> <p>Если переключения не произошло, проверьте в РК кабины экипажа исправность соответствующих реле переключения.</p> <p>При исправных реле проверьте исправность электроцепи питания ламп постоянным током на участке: выключатель освещения красным светом приборов левого пилота и приборов на верхних щитках — арматуры негорящих ламп, неисправности устраните (примечание к п. 11.6.5).</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Должны загореться лампы в арматурах освещения красным светом приборов правого пилота, штурмана и щитков радиста. Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручки трансформатора.</p> <p>11.7.9. Установите переключатель «ПО-750—«АЭРОДРОМ» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.10. На правом пульте и приборной доске радиста установите ручки реостатов общего освещения красным светом щита АЗС, пульта правого пилота и рабочего места радиста в положение «ВКЛЮЧЕНО», на приборной доске радиста включите выключатель «ПОДСВЕТ ЩИТА АЗС».</p> <p>Должны загореться лампы в светильниках общего освещения красным светом щита АЗС, пульта правого пилота и рабочего места радиста. Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручек реостатов.</p>	<p>Если не горят отдельные лампы, проверьте исправность негорящих ламп, неисправные лампы замените.</p> <p>Если не горят группы ламп на правом пульте и верхнем щитке штурмана и щитке электроэнергетики, проверьте исправность соответствующих предохранителей. При исправных предохранителях проверьте исправность электроцепей, устраните неисправности (примечание к п. 11.6.5).</p> <p>Если не горят отдельные лампы, проверьте исправность ламп, неисправные лампы замените. Если не горят группы светильников, проверьте исправность соответствующих предохранителей в «РК кабины экипажа».</p> <p>При исправных предохранителях проверьте исправ-</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.7.11. Установите ручки реостатов общего освещения красным светом щита АЗС, пульта правого пилота и рабочего места радиста в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.12. На левом пульте включите выключатель аварийного подсвета приборов на приборной доске и на щитках пилотов.</p> <p>11.7.13. Переключатель «АВТОМАТ — РУЧНОЕ» на каркасе фонаря кабины экипажа установите в положение «АВТОМАТ», а затем в положение «РУЧНОЕ».</p> <p>При включенном положении реостатов светильников СЛШ и СБК аварийного освещения в светильниках должны гореть лампы. Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручек реостатов.</p> <p>11.7.14. Выключите выключатель аварийного подсвета приборов на приборной доске и на щитках пилотов.</p>	<p>ность электроцепей на участке: аварийная шина, щит АЗС — негорящая группа светильников. Неисправности в электроцепях устраните (примечание к п. 11.6.5).</p> <p>Если не горят лампы отдельных светильников, проверьте исправность ламп, неисправные лампы замените.</p> <p>При исправных лампах проверьте электроцепи питания негорящего светильника на участке: выключатель на левом пульте — минусовая цепь негорящих ламп. Неисправности устраните (примечание к п. 11.6.5).</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.7.15. Установите ручки реостатов аварийного освещения светильника СБК на верхнем левом щитке и светильников СТ на левом пульте в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>В светильниках СБК и СТ аварийного освещения должны гореть лампы. Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручек реостатов.</p> <p>11.7.16. Установите ручки реостатов светильников аварийного освещения в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.17. На каркасе верхних щитков включите выключатель «ПРОХОДНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ», а переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» установите в положение «БЕЛЫЙ СВЕТ», а затем в положение «КРАСНЫЙ СВЕТ».</p> <p>На потолке кабины экипажа должны гореть, в зависимости от положения переключателя, два плафона белого света или два плафона красного света.</p> <p>11.7.18. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.19. На верхнем щитке штурмана включите два АЗСа «ОСВЕЩЕНИЕ МЕСТА ШТУРМАНА».</p> <p>11.7.20. Установите на верхнем щитке штурмана реостат освещения приборной доски штурмана в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Должны гореть лампы в светильниках освещения приборной доски штурмана.</p> <p>Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручки реостата.</p> <p>11.7.21. Установите ручку реостата в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.22. Переключатель «ПЛАФОН, БЕЛЫЙ — КРАСНЫЙ» на верхнем щитке штурмана установите в положение «БЕЛЫЙ СВЕТ», а затем в положение «КРАСНЫЙ СВЕТ».</p> <p>Над рабочим местом штурмана в зависимости от положения переключателя должен гореть плафон белого света или плафон красного света.</p>	<p>Если не горят отдельные лампы в светильниках, проверьте исправность ламп. Неисправные лампы замените.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.7.23. Установите переключатель «ПЛАФОН, БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.7.24. На этажерке штурмана включите нажатием кнопки, а затем реостатом светильник СБК.</p> <p>При нажатой кнопке должна гореть лампа светильника. При включении светильника реостатом должна меняться яркость свечения лампы в зависимости от угла поворота ручки реостата.</p> <p>11.7.25. Выключите светильник СБК на этажерке штурмана.</p> <p>11.7.26. Способом, изложенным в п. 11.7.24.—11.7.25, проверьте исправность светильников СБК подсвета приборов правого и левого пилотов.</p> <p>11.8. Проверка освещения кабины экипажа белым и красным светом (для Ан-30).</p> <p>11.8.1. Включите на щите АЗС все АЗСы освещения кабины экипажа.</p> <p>11.8.2. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ», расположенный на каркасе щитков фонаря кабины экипажа, в положение «БЕЛЫЙ СВЕТ».</p> <p>На потолке кабины экипажа должны загореться лампы в двух плафонах белого света.</p> <p>11.8.3. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» в положение «КРАСНЫЙ СВЕТ».</p> <p>На потолке кабины экипажа должны загореться лампы в двух плафонах красного света.</p> <p>11.8.4. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.8.5. Поверните ручку реостатов светильников СК, СБК, СТ, СЛШ, СЛШН-48, расположенных на левом и правом пультах пилотов, в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>В светильниках должны загореться лампы. Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручки реостата светильника.</p>	<p>Работы аналогичны изложенным в п. 11.7. данной ТК.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.8.6. Поверните ручки реостатов светильников в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.8.7. Нажмите кнопки, расположенные на светильниках СБК. Лампы светильников должны гореть полным накалом.</p> <p>11.8.8. Включите выключатель «ПОДСВЕТ ШИТА АЗС», расположенный на приборной доске радиста, и поверните ручку реостата «ПОДСВЕТ ШИТА АЗС» в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.8.9. Поверните ручки реостата «ПОДСВЕТ ШИТА АЗС» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО» и выключите выключатель «ПОДСВЕТ ШИТА АЗС».</p> <p>11.8.10. Включите выключатель «ОСВЕЩЕНИЕ КРАСНЫМ СВЕТОМ. ПУЛЬТЫ И ПРИБ. ДОСКИ».</p> <p>11.8.11. Поверните ручки трансформаторов подсвета красным светом левого и правого пультов пилотов, электрощитка и пульта радиста, на фонаре кабины экипажа и приборных досках в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Должны загореться лампы в светильниках подсвета левого и правого пультов, электрощитка и пульта радиста, щитка на фонаре кабины экипажа и приборных досках. Яркость свечения ламп в светильниках должна меняться в зависимости от угла поворота ручек трансформаторов.</p> <p>11.8.12. Установите переключатель «ПО-750—АЭРОДРОМ» в нейтральное (выключенное) положение.</p> <p>Все лампы подсвета приборных досок, пультов и электрощитков, питающихся от трансформаторов (поз. 6204, 6209, 6214) должны переключаться на питание постоянным током. Яркость свечения ламп не зависит от положения ручек трансформаторов.</p> <p>Лампы подсвета, питающиеся от трансформаторов (поз. 6187, 6190, 6182 и 6185), должны погаснуть.</p> <p>11.8.13. Поверните ручки трансформаторов подсвета красным светом в положение «ОТКЛ.»</p> <p>11.8.14. Установите выключатель «ОСВЕЩ. КРАСН. СВЕТОМ ПУЛЬТЫ И ПРИБ. ДОСКИ» в положение «ВЫКЛ.»</p>	<p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.8.15. Включите на левом пульте выключатель «АВАР. ПОДСВЕТ ПРИ-БОРОВ».</p> <p>11.8.16. На щитке фонаря кабины экипажа поверните рукоятки реостатов типа РИК-49 ламп СЛШ в положение «ВКЛ.».</p> <p>Должны гореть лампы арматур СЛШ, расположенные на верхнем щитке фонаря кабины экипажа.</p> <p>Яркость свечения ламп должна меняться в зависимости от угла поворота ручек реостатов.</p> <p>11.8.17. Поверните ручки реостатов РИК-49 ламп СЛШ в положение «ВЫКЛ.».</p> <p>11.8.18. Установите переключатель «ПО-750 — АЭРОДРОМ» в положение «АЭРОДРОМ».</p> <p>11.8.19. На электрощитке штурмана включите два АЗС-2 «ОСВЕЩЕНИЕ МЕСТА ШТУРМАНА».</p> <p>11.8.20. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ», расположенный на электрощитке штурмана, в положение «БЕЛЫЙ СВЕТ». Над рабочим местом штурмана должна загореться лампа в плафоне освещения кабины штурмана белым светом.</p> <p>11.8.21. Установите переключатель «БЕЛЫЙ СВЕТ — КРАСНЫЙ СВЕТ» в положение «КРАСНЫЙ СВЕТ».</p> <p>Над рабочим местом штурмана должна загореться лампа в плафоне освещения кабины штурмана красным светом.</p> <p>11.8.22. Установите переключатель «Лаз штурмана», расположенный на электрощитке штурмана или переключатель «Лаз штурмана», расположенный на правом борту в районе шп. № 4, в положение «2» или «3».</p> <p>Должны загореться лампы в плафоне освещения лаза штурмана.</p> <p>11.8.23. Установите переключатель, от которого включался плафон освещения лаза штурмана, в противоположное положение.</p>	<p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.8.24. Поверните ручки реостатов светильников СЛШН-49 и СБК, расположенных на рабочем месте штурмана, в положение «ВКЛЮЧЕНО». Должны гореть лампы в светильниках СЛШН-48 и СБК. Яркость свечения ламп светильников должна меняться в зависимости от угла поворота ручек реостатов.</p> <p>11.8.25. Поверните ручки реостатов светильников СЛШН-48 и СБК в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>1.8.26. Нажмите кнопку, расположенную на светильнике СБК. Лампа светильника должна гореть полным накалом.</p> <p>11.8.27. На электрощитке штурмана выключите два АЗС-2 «ОСВЕЩЕНИЕ МЕСТА ШТУРМАНА».</p> <p>11.8.28. Поверните ручки трансформаторов подсвета красным светом рабочего места штурмана, расположенные на электрощитке штурмана, в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Должны загореться лампы в светильниках подсвета красным светом приборов, щитков и пультов на рабочем месте штурмана. Яркость свечения ламп в светильниках должна меняться в зависимости от угла поворота ручек трансформаторов.</p> <p>11.8.29. Поверните ручки трансформаторов подсвета красным светом рабочего места штурмана в положение «ОТКЛ».</p> <p>11.9. Проверка электромеханизмов обогрева крыла, оперения и входа РУ 19-300 при ручном управлении.</p> <p>11.9.1. На щитке АЗС включите АЗСы «ПРОТИВООБЛЕДЕНЕНИЕ КРЫЛА И ОПЕРЕНИЯ ОТ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ», «РИО-ЛЕВ.», «РИО-ПРАВ.», «ВНА ЛЕВ. ДВИГ.», «ВНА ПРАВ. ДВИГ.», «ПРОТИВООБЛЕДЕНЕНИЕ ВИНТОВ И КОКОВ» и «УПР. ШАССИ».</p> <p>11.9.2. Проверьте исправность ламп сигнализации ПОС нажатием кнопки типа КП-3 «КОНТРОЛЬ ЛАМП», установленной на правой панели приборной доски.</p>	<p>См. п. 11.8.2.</p> <p>См. п. 11.8.2.</p>	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>При нажатии кнопки должны гореть: светосигнализаторы «ОБЛЕД. ЛЕВ. ДВИГ.», «ОБЛЕД. ПРАВ. ДВИГ.», два сигнализатора «КРЫЛО И ОПЕР.», два табло «ВНА, ВИНТ ЛЕВ. ДВИГ.», два табло «ВНА, ВИНТ ПРАВ. ДВИГ.», табло «ОБЛЕДЕНИЕ САМОЛЕТА» и табло «ОБЛЕДЕНИЕ». Табло «ПОС НЕ ВКЛ.» должно мигать.</p> <p>11.9.3. Проверьте работу электромеханизмов заслонок обогрева крыла, оперения и РУ19-300 при ручном управлении, для чего:</p> <p>11.9.3.1. Установите переключатель «КРЫЛО, ОПЕРЕНИЕ И ВХОД РУ19-300» в положение «РУЧНОЕ».</p> <p>Через 30—40 с на правой панели приборной доски должны загореться два зеленых светосигнализатора «КРЫЛО И ОПЕР.».</p>	<p>Если не горят отдельные лампы светосигнализаторов и табло, то проверьте исправность соответствующих ламп. Неисправные лампы замените.</p> <p>Если не горит группа светосигнализаторов или табло, то проверьте исправность соответствующих реле проверки сигнализации (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета). Неисправные реле замените исправными.</p> <p>При исправных реле проверьте электроцепи их питания. Неисправности устраните.</p> <p>Если светосигнализаторы не горят, то проверьте исправность ламп и арматур светосигнализаторов, неисправные лампы и арматуры замените исправными.</p> <p>При исправных лампах и арматурах проверьте после-</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.9.3.2. Установите переключатель «КРЫЛО, ОПЕРЕНИЕ И ВХОД РУ 19-300» в положение «ОТКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.10. Проверка электромеханизмов триммеров и их блокировки при включенном автопилоте.</p> <p>Примечание. Правильность отключения триммеров проверяйте совместно с инженером по эксплуатации планера.</p> <p>11.10.1. На шите АЗС включите два АЗСа управления триммерами элерона и руля направления.</p> <p>11.10.2. Установите нажатием переключатель «РАЗВОРОТ» управления триммером руля направления в положение «ВЛЕВО», а затем «ВПРАВО».</p> <p>После нажатия переключателя в положение «ВЛЕВО» триммер руля направления должен отклоняться вправо, после нажатия переключателя в положение «ВПРАВО» триммер руля направления должен отклоняться влево.</p>	<p>довательно исправность электроцепей питания (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета) электромеханизмов и исправность самих механизмов.</p> <p>Неисправности электроцепей устраните. Неисправные электромеханизмы замените исправными.</p> <p>Если триммер не отклоняется или не горит светосигнализатор нейтрального положения, то проверьте исправность цепей питания и сигнализации на участке АЗС — электромеханизма МП-100 М. (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета).</p>	<p>И</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>При прохождении триммера через нейтральное положение должен загораться зеленый светосигнализатор нейтрального положения триммера руля направления.</p> <p>11.10.3. Расконтрите рукоятку переключателя «АВАРИЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРИММЕРАМИ», «ТРИММЕР РН» и нажмите ее в положение «ПРАВЫЙ», а затем в положение «ЛЕВЫЙ».</p> <p>После нажатия на рукоятку в положение «ПРАВЫЙ» триммер руля направления должен отклоняться влево, а после нажатия в положение «ЛЕВЫЙ» триммер должен отклоняться вправо.</p> <p>11.10.4. Установите рукоятку переключателя «ТРИММЕР РН» аварийного управления под контрящую планку и законтрите ее.</p> <p>11.10.5. Установите триммер руля направления в нейтральное положение при помощи переключателя основного управления.</p> <p>При нейтральном положении триммера должен гореть зеленый светосигнализатор нейтрального положения триммера руля направления.</p>	<p>Неисправности в электроцепях устраните. При исправных электроцепях проверьте исправность электромеханизма МП-100 М. Неисправный электромеханизм замените исправным.</p> <p>Если триммер не отклоняется, проверьте исправность переключателя аварийного управления триммером руля направления и его электроцепей.</p> <p>Неисправный переключатель замените исправным. Неисправности в электроцепях устраните.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>11.10.6. Установите нажатием переключатель «КРЕН» управления триммером элерона в положение «ЛЕВ.», а затем — «ПРАВ».</p> <p>После нажатия переключателя в положение «ЛЕВ.» триммер левого элерона должен отклоняться вниз и после перевода в положение «ПРАВ.» — вверх.</p> <p>При прохождении триммера через нейтральное положение должен загореться зеленый светосигнализатор нейтрального положения триммера элерона.</p> <p>11.10.7. Расконтрите рукоятку переключателя «АВАРИЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРИММЕРАМИ», «ТРИММЕР ЭЛЕР.» и нажмите ее в положение «ПРАВЫЙ», а затем в положение «ЛЕВЫЙ» (требования к п. 11.10.6).</p> <p>11.10.8. Установите рукоятку переключателя «ТРИММЕР ЭЛЕР.» аварийного управления под конtringущую планку и законтрите ее.</p> <p>11.10.9. Установите триммер элерона в нейтральное положение при помощи переключателя основного управления.</p> <p>При нейтральном положении триммера должен гореть зеленый светосигнализатор нейтрального положения триммера элерона.</p> <p>11.10.10. Включите автопилот (выполняет техник по приборам). На левой панели центрального пульта должны загореться светосигнализаторы «ТРИММЕР ОТКЛЮЧЕН ЭЛЕРОН».</p>	<p>Работы аналогичны изложенным в п. 11.10.2.</p> <p>Работы аналогичны изложенным в п. 11.10.3.</p> <p>Если светосигнализаторы не горят, то проверьте исправность ламп светосигнализаторов нажатием на арматуру соответствующего светосигнализатора, представляющего собой лампу-кнопку. Неисправные лампы замените.</p> <p>При исправных лампах проверьте исправность электроцепей отключения триммеров при включенном автопилоте на участке: ШР рулевой машины крена (направле-</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.10.11 Попытайтесь отклонить триммеры с помощью переключателей основного управления триммерами. Триммеры не должны двигаться (электромеchanизмы МП-100М не должны работать).</p> <p>11.10.12. Выключите автопилот (выполняет техник по приборам). 11.10.13. Выключите АЗСы управления триммерами. 11.11. Проверка внутренней сигнализации ССО. 11.11.1. На шите АЗС включите АЗС термометра наружного воздуха. 11.11.2. Нажмите и отпустите кнопку сигнализации экипажу из пассажирской кабины в районе шп. № 11. Должен загореться светосигнализатор «ОПАСНОСТЬ» на козырьке над левой панелью приборной доски и прозвенеть звонок МРП-56П.</p>	<p>ния), реле включения блокировки триммера элерона (РН), светосигнализатор «Триммер отключен элерон (РН)» (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета). Неисправности в электроцепях устраните.</p> <p>Если триммеры двигаются, то проверьте исправность электроцепей блокировки (п. 11.10.10).</p> <p>Если сигнализация не сработала, то проверьте исправность электроцепей на участке: АЗС термометра наружного воздуха, реле включения сигнализации, кнопки включения и отключения сигнализации, светосигнализатор. Неисправные элементы электроцепей замените исправными. Неисправности в</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.11.3. Нажмите кнопку отключения сигнализации, установленную на козырьке над левой панелью приборной доски. Сигнализация должна отключиться.</p> <p>11.11.4. Вышеописанным способом проверьте исправность сигнализации при нажатии кнопки сигнализации экипажу, установленной в районе шп. № 31.</p> <p>11.11.5. Выключите АЗС термометра наружного воздуха.</p> <p>11.12. Проверка преобразователей 36 В и 115 В.</p> <p>11.12.1. Убедитесь, что на лицевой панели РК кабины экипажа АЗР-70 ПТ-1000 включен.</p> <p>11.12.2. Установите переключатель «ПТ-1000—РЕЗ. ПИТ. 36 В» (ПТ-1000 ОСН. — РЕЗЕРВН.) на щитке электроэнергетики в положение «ПТ-1000».</p> <p>Должен запуститься основной преобразователь ПТ-1000, установленный в электроотсеке, что определяется по характерному шуму. При работе ПТ-1000 не должно быть посторонних шумов.</p>	<p>электропроводке устраните (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета).</p> <p>Если преобразователь не запускается, то проверьте электроцепи питания преобразователя (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета).</p> <p>Устраните неисправности в электроцепях.</p> <p>При исправной электропроводке замените преобразователь.</p> <p>Если после запуска ПТ-1000 слышны посторонние, нехарактерные шумы, проверку ПТ-100 прекратите и замените его.</p>	<p>И</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.12.3. По вольтметру контроля сети 36 В замерьте напряжение между фазами преобразователя.</p> <p>(5) Напряжение между фазами должно быть 64-36 В 34-38 В.</p> <p>11.12.4. При наличии резервного преобразователя переведите переключатель «ПТ-1000 ОСН. — РЕЗЕРВН.» в положение «РЕЗЕРВН». На электрощитке должен загореться красный светосигнализатор работы резервного преобразователя ПТ-1000.</p> <p>11.12.5. По вольтметру контроля сети 36 В замерьте напряжение между фазами преобразователя.</p> <p>(5) Напряжение между фазами должно быть 64-36 В 34-38 В.</p> <p>11.12.6. Установите переключатель «ПТ-1000 — РЕЗ. ПИТ 36 В» (ПТ-1000 ОСН. — РЕЗЕРВН.) в положение «ВЫКЛ.».</p> <p>11.12.7. Проверьте преобразователь ПТ-125Ц (при наличии).</p> <p>11.12.7.1. Включите АЗС «АГД ЛЕВ.».</p> <p>11.12.7.2. Включите на левой панели приборной доски на щитке выключателей выключатель «АГД».</p> <p>Примечание. Работу выполняйте совместно с техником по приборам. Должен запуститься преобразователь ПТ-125Ц, что определяется по включенному состоянию левого авиагоризонта АГД-1 (включенное состояние АГД-1 определяет техник по приборам).</p> <p>11.12.7.3. Выключите выключатель левого АГД-1 и АЗС «АГД ЛЕВ.».</p> <p>11.12.8. Проверьте преобразователь ПТ-200Ц питания левого АГД-1.</p>	<p>Если напряжение между фазами не соответствует ТТ, замените преобразователь.</p> <p>Работы аналогичны изложенным в п. 11.12.2.</p> <p>Если напряжение между фазами не соответствует ТТ, замените преобразователь.</p> <p>Если преобразователь не запускается, проверьте электроцепи питания преобразователя (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета).</p> <p>При исправных электроцепях замените преобразователь.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.12.8.1. На щите АЗС включите АЗС «ПИТ АГД-1» и АЗР «ПТ-200 для АГД-1 ЛЕВ.» (при наличии).</p> <p>11.12.8.2. Включите на левой панели приборной доски на щитке выключателей выключатель «АГД».</p> <p>Примечание. Работу выполняйте совместно с техником по приборам. Должен запускаться преобразователь ПТ-200Ц питания левого АГД-1, что определяется по включенному состоянию левого АГД-1 (включенное состояние АГД-1 определяет техник по приборам).</p> <p>11.12.8.3. По вольтметру контроля сети 36 В замерьте напряжение между фазами ПТ-200Ц (выполняйте на самолетах, оборудованных системой замера напряжения).</p> <p>(5) Напряжение между фазами должно быть 34-36 В. 34-38В.</p> <p>11.12.8.4. Выключите выключатель левого АГД-1, АЗС «АГД ЛЕВ.» и АЗР «ПТ-200 для АГД-1 ЛЕВ.» (при наличии).</p> <p>11.12.9. Проверьте преобразователь ПТ-200Ц питания авиагоризонта АГБ-3К и ГИК-1.</p> <p>11.12.9.1. На левой панели приборной доски включите выключатель «АГБ».</p> <p>Примечание. Работу выполняйте совместно с техником по приборам. Должен запускаться преобразователь ПТ-200Ц питания авиагоризонта АГБ-3К, что определяется по включенному состоянию АГБ-3К (включенное состояние АГБ-3К определяет техник по приборам).</p> <p>11.12.9.2. По вольтметру контроля сети 36 В замерьте напряжение между фазами ПТ-200Ц.</p> <p>(5) Напряжение между фазами должно быть 34-36 В. 34-38В.</p>	<p>Работы аналогичны изложенным в п. 11.12.6.2.</p> <p>При несоответствии напряжения ТТ преобразователь замените.</p> <p>При несоответствии напряжения ТТ преобразователь замените.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>11.12.9.3. Выключите выключатель «АГБ».</p> <p>11.12.9.4. Включите компас ГИК-1 и, описанным в пп. 11.12.8.1. — 11.12.8.3. способом, проверьте работу ПТ-200Ц питания АГБ-ЗК и ГИК-1.</p> <p>Примечание. Работу выполняйте совместно с техником по приборам.</p> <p>11.12.9.5. Выключите компас ГИК-1.</p> <p>11.12.10. Проверьте преобразователь ПО-750.</p> <p>11.12.10.1. На щите АЗС включите АЗС «ВКЛЮЧ. ПО-750, АЭРОДРОМ. ПИТАНИЕ».</p> <p>11.12.10.2. На щитке переменного тока радиста переключатель ПО-750 «ЗЕМЛЯ — ВОЗДУХ» установите в положение «ВОЗДУХ».</p> <p>11.12.10.3. Убедитесь, что все потребители по переменному току 115 В выключены.</p> <p>11.12.10.4. На щитке электроэнергетики установите галетный переключатель вольтметра замера напряжений в бортовой сети 115 В в положение «АВАРИЙНАЯ ШИНА 115 В», а переключатель «ПО-750 — АЭРОДРОМ. ПИТАНИЕ» установите в положение «ПО-750».</p> <p>Должен запуститься преобразователь ПО-750, что определяется по наличию напряжения 115—119 В на аварийной шине бортовой сети 115 В. Частотомер должен показывать частоту 380—420 Гц.</p>	<p>Если преобразователь не работает, проверьте электроцепи питания и замера напряжения преобразователя (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета). Неисправности в электроцепях устраните.</p> <p>При исправных электроцепях замените преобразователь.</p> <p>При несоответствии ТТ величин напряжения и частоты преобразователь замените.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.12.10.5. Галетный переключатель вольтметра замера напряжений в бортовой сети 115 В переведите в положение «ОСНОВНАЯ ШИНА 115 В», а переключатель ПО-750 «ЗЕМЛЯ-ВОЗДУХ» установите в положение «ЗЕМЛЯ». Вольтметр должен показывать напряжение 115—119 В, а частотомер — частоту 380—420 Гц.</p> <p>11.12.10.6. Галетный переключатель вольтметра замера напряжений в бортовой сети 115 В переведите в положение «АВАРИЙНАЯ ШИНА». Вольтметр должен показывать напряжение 115—119 В, а частотомер — частоту 380—420 Гц.</p> <p>11.12.10.7. Установите переключатель ПО-750 «ЗЕМЛЯ—ВОЗДУХ» в положение «ВОЗДУХ».</p>	<p>Если напряжение на основной шине 115 В отсутствует, то проверьте исправность электроцепей и коммутационных устройств подключения ПО-750 на основную шину (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета). Неисправности в электроцепях устраните, неисправные коммутационные устройства замените исправными.</p> <p>Если напряжение на аварийной шине отсутствует, то проверьте исправность электроцепей и коммутационных устройств, соединяющих основную и аварийную шину 115 В, (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета), неисправности в электроцепях устраните, неисправные коммутационные устройства замените исправными.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.12.10.8. Выключите преобразователь ПО-750.</p> <p>11.12.10.9. Выключите АЗС «ВКЛЮЧ. ПО-750, АЭРОДРОМ. ПИТАНИЕ».</p> <p>11.13. Проверка электрообогрева стекол кабины экипажа.</p> <p>Примечание. Проверку электрообогрева стекол кабины экипажа выполняйте при температуре окружающей среды ниже 30°C.</p> <p>11.13.1. Включите на щите АЗС два АЗС «ОБОГРЕВ СТЕКОЛ ПИЛОТОВ ЛЕВОГО И ПРАВОГО».</p> <p>ВНИМАНИЕ. ВКЛЮЧАТЬ ОБОГРЕВ СТЕКОЛ ОТ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЯ ПО-750 ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>11.13.2. Включите выключатели «ОБОГРЕВ СТЕКОЛ», «ОСЛАБЛЕННО» на щитках выключателей приборных досок левого и правого пилотов. Должен включиться обогрев стекол пилотов, что определяется по нагреву внешней поверхности стекла.</p> <p>Рост температуры контролируется рукой, приложенной к центру стекла.</p>	<p>Если обогрев стекла не включается, то проверьте исправность соответствующих предохранителей, электроцепей и коммутационных устройств подключения электропитания к электрообогреваемым стеклам (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета).</p> <p>Неисправные предохранители и коммутационные устройства замените исправными. Неисправности в электроцепях устраните.</p> <p>При исправных электроцепях и коммутационных устройствах замените электрообогреваемое стекло.</p>	И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.13.3. Включите выключатели обогрева стекол «ИНТЕНСИВНО» на щитках выключателей приборных досок левого и правого пилотов.</p> <p>ВНИМАНИЕ. ВКЛЮЧЕНИЕ ИНТЕНСИВНОГО ОБОГРЕВА СТЕКОЛ НА ВРЕМЯ БОЛЕЕ 3 МИН ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>После включения каждого из выключателей должен быть слышен щелчок срабатывания контактора включения интенсивного обогрева, расположенного за панелью электрощитка 115/36 В.</p> <p>11.13.4. Выключите выключатели «ОСЛАБЛЕННО» и «ИНТЕНСИВНО».</p> <p>11.13.5. Выключите АЗСы обогрева стекол пилотов.</p> <p>11.14. Проверка электрообогрева стекла кабины штурмана на самолете Ан-30.</p> <p>11.14.1. Проверьте электрообогрев стекла штурмана. Метод проверки обогрева стекла штурмана аналогичен методу, изложенному в п. 11.13.</p> <p>11.15. Проверка пилотажно-посадочного сигнализатора.</p> <p>11.15.1. На щите АЗС включите «СИГНАЛИЗАЦИЯ ШАССИ». На пилотажно-посадочном светосигнализаторе должны гореть зеленые светосигнализаторы выпущенного положения передней и основных стоек шасси опор самолета.</p>	<p>Работы аналогичны изложенным в п. 11.13.2.</p> <p>Если отдельные лампы не горят, то проверьте исправность лампы. Неисправные лампы замените. При исправных лампах проверьте исправность электроцепей сигнализации положения шасси (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета), неисправности в электроцепях устраните.</p> <p>ВНИМАНИЕ. РАБОТЫ ПО УСТРАНЕНИЮ ДЕФЕКТОВ ВЫПОЛНЯЙТЕ ТОЛЬКО НА ПОДНЯ-</p>	<p>И</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.15.2. На пилотажно-посадочном сигнализаторе нажмите кнопку «КОНТРОЛЬ ЛАМП».</p> <p>На пилотажно-посадочном сигнализаторе должны гореть три зеленых светосигнализатора выпущенного положения стоек шасси, три красных светосигнализатора убранного положения стоек шасси, светосигнальное табло «ВЫПУСТИ ШАССИ» и «ВЫПУСТИ ЗАКРЫЛКИ».</p> <p>11.15.3. Выключите АЗС «СИГНАЛИЗАЦИЯ ШАССИ».</p> <p>11.16. Проверка исправности контроля светосигнализаторов «ПОЖАРНЫЙ КРАН ЗАКРЫТ, СТРУЖКА В ДВИГАТЕЛЕ».</p> <p>11.16.1. На щите АЗС включите два АЗСа «ПОЖАРНЫЙ КРАН. ФСС, КОНТР. ЛАМП ФИЛЬТР.» и два АЗСа «СИГНАЛИЗАЦИЯ ДАВЛЕНИЯ ТОПЛИВА».</p> <p>11.16.2. Нажмите кнопку «КОНТРОЛЬ ЛАМП ФИЛЬТРОВ И СТРУЖКИ В ДВИГ.», установленную на боковой панели правого пульта кабины экипажа.</p> <p>На топливном щитке и на центральной приборной доске должны гореть светосигнальные табло «ПОЖАРНЫЙ КРАН ЗАКРЫТ», «СТРУЖКА В ДВИГАТЕЛЕ» и «ОТКАЗ ТОПЛИВНЫХ ФИЛЬТРОВ».</p>	<p>ТОМ НА ПОДЪЕМНИКАХ САМОЛЕТЕ.</p> <p>При исправной электропроводке проверьте правильность регулировки концевых выключателей сигнализации положения стоек шасси.</p> <p>При негорящих светосигнализаторах или светосигнальных табло проверьте исправность соответствующих ламп. Неисправные лампы замените, при исправных лампах замените пилотажно-посадочный сигнализатор.</p> <p>При негорящих светосигнальных табло, проверьте исправность ламп табло. Неисправные лампы замените.</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.16.3. Выключите АЗСы, указанные в п. 11.16.1.</p> <p>Примечание. На самолетах Ан-26 и Ан-30 проверка исправности сигнализации «СТРУЖКА В ДВИГАТЕЛЕ» и «ЗАСОРЕНИЕ ФИЛЬТРОВ» выполняется нажатием кнопок проверки исправности системы сигнализации опасных режимов при включенных соответствующих АЗС.</p> <p>11.17. Проверка насоса смыва унитаза.</p> <p>11.17.1. Включите АЗС «ТУАЛЕТ» на электрошитке бортпроводника. При нажатой педали должен работать смыв унитаза.</p> <p>11.17.2. Нажмите и отпустите кнопку смыва унитаза. При нажатой кнопке должен работать смыв унитаза.</p> <p>11.17.3. Выключите АЗС «Туалет».</p>	<p>При исправных лампах проверьте исправность электропроводки и коммутационных устройств (см. принципиальную и полумонтажную схемы данного самолета).</p> <p>Неисправные коммутационные устройства замените исправными, неисправности электропроводки устраните.</p>	<p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Проволока ММ 0,3, ГОСТ 2112—71.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 67—73	
Пункт РО	Проверка электрооборудования при работе двигателей и ВСУ	Трудоемкость — 0,23 чел.-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>12.1. Проверка функционирования генераторов постоянного тока.</p> <p>12.1.1. После выхода двигателей (двигателя) на режим малого газа установите рукоятку галетного переключателя, вольтметра постоянного тока в положения «СТГ ЛЕВЫЙ», «СТГ ПРАВЫЙ» и проверьте напряжение генераторов (генератора).</p> <p style="padding-left: 20px;">Напряжение должно быть 28,5 В.</p> <p>12.1.2. Установите выключатели генераторов (генератора) в положение «ВКЛЮЧЕНО», а переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ» установите в положение «БОРТ».</p> <p>При подключении генераторов к бортовой сети должны погаснуть светосигнализаторы «ОТКАЗ СТГ».</p>		<p>При отклонении величины напряжения от ТТ отрегулируйте его с помощью выносных сопротивлений, установленных на щитке энергетик.</p> <p>Если один из генераторов не подключается к бортовой сети, повторите регулировку напряжения генераторов. Если после регулировки напряжения генератор не подключается к бортовой сети, то, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, определите и устраните неисправности в цепях подключения генератора к бортовой сети.</p>	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>12.1.3. Дайте команду об отключении кабелей аэродромного источника электроэнергии и получите подтверждение о выполнении команды (выполняет инженер по эксплуатации двигателей с помощью СПУ).</p> <p>Должны погаснуть светосигнализаторы наличия аэродромного электропитания.</p> <p>12.1.4. Убедитесь, что генераторы (генератор) взяли (взял) на себя нагрузку. Амперметры (амперметр) генераторов (генератора) должны (должен) показывать токи (ток) нагрузки.</p> <p>12.1.5. Перед остановом двигателей (двигателя) выключите генераторы (генератор) (выполняйте по команде инженера по эксплуатации двигателей) и убедитесь в автоматическом отключении основной шины от аварийной.</p> <p>Должны загореться светосигнализаторы: «ОТКАЗ СТГ ПРАВ.», «ОТКАЗ СТГ ЛЕВ.», «АВАРИЙНОЕ ПИТАНИЕ 27 В». Напряжение на шинах левого и правого ЦРУ должно отсутствовать, а на аварийной шине напряжение должно быть 24 В.</p> <p>12.2. Проверка функционирования генераторов переменного тока.</p> <p>Примечание. Выполняйте при отключенных аэродромных источниках электроэнергии.</p> <p>12.2.1. После выхода двигателей (двигателя) на режим малого газа, выключатели (выключатель) генераторов (генератора) переменного тока установите в положение «ГО ЛЕВ.», «ГО ПРАВ.».</p>	<p>Если основная шина автоматически не отключается от аварийной, то, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте исправность электроцепей автоматического отключения основной шины от аварийной. Устраните неисправности в электроцепях.</p>	<p>Г</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Должны загореться соответствующие светосигнализаторы (светосигнализатор) «ОТКАЗ ГО».</p> <p>12.2.2. Установите галетный переключатель «НАПРЯЖЕНИЕ» вольтметра переменного тока 115 В в положения «ГО ЛЕВ.», «ГО ПРАВ.», и проверьте напряжение генераторов (генератора).</p> <p>Напряжение должно быть 115 В, частотомер должен показывать частоты 361—373 Гц и 396—404 Гц (при оборотах двигателя больше среднего малого газа).</p> <p>12.2.3. Нажатием кнопки «ВКЛ. ГО—16 НА БОРТСЕТЬ» подключите генераторы (генератор) к бортовой сети самолета. Должны погаснуть соответствующие светосигнализаторы (светосигнализатор) «ОТКАЗ ГО». При двух подключенных генераторах нагрузку должен брать только первый генератор, что контролируется по соответствующим амперметрам.</p>	<p>Если светосигнализатор не загорается, проверьте исправность его лампы, неисправную лампу замените. При исправной лампе, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, определите и устраните неисправности электроцепей сигнализации «Отказ ГО».</p> <p>При отклонении величины напряжения от ТТ отрегулируйте его с помощью выносных сопротивлений, установленных на щитке электроэнергетики.</p> <p>Если генератор не подключается к бортовой сети, то, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, определите и устраните неисправности в электроцепях подключения генератора к бортовой сети.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>12.2.4. Проверьте наличие напряжений на шинах: «АВТОПИЛОТ», «АВАРИЙНАЯ ШИНА 115 В», «ОБОГРЕВ ВИНТОВ», «ОСНОВНАЯ ШИНА». Напряжение на шинах должно быть 115—119 В.</p> <p>12.2.5. Переключатель «ПТ-1000 — РЕЗЕРВН. ПИТ.» установите в положение «РЕЗЕРВН. ПИТ.».</p> <p>(5) Должен работать трансформатор резервного питания 36 В 400 Гц, что определяется по наличию напряжения 34—38 В между фазами трансформатора на вольтметре контроля сети 36 В.</p> <p>12.2.6. Переключатель «ПТ-1000—РЕЗЕРВН. ПИТ.» установите в выключенное (нейтральное) положение.</p> <p>12.2.7. При двух работающих генераторах отключите левый генератор и убедитесь, что нагрузку взял на себя правый генератор.</p> <p>Должен загореться светосигнализатор «ОТКАЗ ГО ЛЕВ.», стрелка амперметра левого генератора должна установиться в нулевое положение, а амперметр правого генератора должен фиксировать нагрузку.</p> <p>12.2.8. Перед остановом двигателей выключите генераторы (выполняйте по команде инженера по эксплуатации двигателей).</p> <p>12.3. Проверка функционирования противообледенительной системы лопастей и обтекателей втулок винтов.</p> <p>Примечание. Работу выполняйте при включенных на бортовую сеть генераторах резервного тока.</p>	<p>При необходимости произведите регулировку напряжений при помощи выносных сопротивлений.</p> <p>Если правый генератор не берет нагрузку, то проверьте исправность электроцепей подключения нагрузки на правый генератор.</p> <p>Пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, устраните неисправности в электроцепях.</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>12.3.1. На щите АЗС включите АЗР «ПРОТИВООБЛЕДЕНЕНИЕ ВИНТОВ и КОКОВ».</p> <p>12.3.2. Переключатель «ВИНТ» на правой панели приборной доски установите в положение «ОСНОВНАЯ СИСТЕМА».</p> <p>12.3.3. Переключатель «КОНТРОЛЬ» на противообледенительном щитке установите в положение «ВИНТ ЛЕВЫЙ» («ЛЕВАЯ СИСТЕМА»). Должен загореться светосигнализатор «ОБЛЕДЕНЕНИЕ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ».</p> <p>Должна включиться в работу панель управления противообледенительной системой воздушных винтов и обтекателей их втулок, что контролируется поочередным включением светосигнализаторов, «ВИНТ ЛЕВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ», «ВИНТ ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ» (время горения каждого светосигнализатора — 24 с) и увеличением расходного тока генератора ГО-16 на 58—66 А.</p> <p>(5) 12.3.4. Через 144 с переключатель «ВИНТ» установите в выключенное положение. Охладите систему (не включайте обогрев) в течение 5 мин.</p> <p>12.3.5. Переключатель «ВИНТ» установите в положение «ОСНОВНАЯ СИСТЕМА».</p> <p>12.3.6. Переключатель «КОНТРОЛЬ» установите в положение «ВИНТ ПРАВЫЙ» («ПРАВАЯ СИСТЕМА») (ТТ к п. 12.3.3).</p> <p>(5) 12.3.7. Через 30с переключатель «ВИНТ» установите в выключенное (нейтральное) положение.</p> <p>12.3.8. Переключатель «ВИНТ» установите в положение «АВАРИЙНАЯ СИСТЕМА». (ТТ к п. 12.3.3)</p>	<p>Если не горят светосигнализаторы, проверьте исправность их ламп, неисправные лампы замените исправными.</p> <p>При исправных лампах, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, определите и устраните неисправности в электроцепях.</p> <p>При исправных электроцепях замените панель управления.</p> <p>См. п. 12.3.3.</p> <p>См. п. 12.3.3.</p>	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

- (5) 12.3.9. Переключатель «ВИНТ» через **30** с установите в выключенное положение.
- 12.3.10. Выключите АЗР «ПРОТИВООБЛЕДЕНЕНИЕ ВИНТОВ И КОКОВ».
- 12.4. Проверка функционирования противообледенительной системы ВНА двигателей.
- 12.4.1. На щите АЗС включите АЗСы «ВНА двигателей».
- 12.4.2. На противообледенительном щитке установите переключатели «ВНА» в положение «ОТКРЫТО».
- Должны загореться светосигнализаторы «ВНА ЛЕВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ» и «ВНА ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ».
- 12.4.3. Установите переключатель «ВНА» в положение «ЗАКРЫТО».
- Должны погаснуть светосигнализаторы «ВНА ЛЕВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ» и «ВНА ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ».
- 12.4.4. Выключите АЗСы «ВНА ДВИГАТЕЛЕЙ».
- 12.5. Проверка обогрева двигателя РУ19-300 (выполняйте при наличии).
- 12.5.1. На щите АЗС включите АЗС «ОБОГРЕВ РУ-19».

Если светосигнализаторы не горят, проверьте исправность ламп светосигнализаторов. Неисправные лампы замените исправными. При исправных лампах проверьте исправность электроцепей управления и сигнализации работы электро-механизмов кранов обогрева ВНА, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета.

При исправных электроцепях замените электромеханизмы.

Т

Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>12.5.2. На противообледенительном щитке переключатель «РУ-19» установите во включенное положение. Должен загореться светосигнализатор «ОБОГРЕВ РУ19-300».</p> <p>12.5.3. Переключатель «РУ-19» установите в положение «ВЫКЛЮЧЕНО». Должен погаснуть светосигнализатор «ОБОГРЕВ РУ19-300».</p> <p>12.5.4. Выключите АЗС «ОБОГРЕВ РУ19».</p> <p>12.6. Проверка функционирования ПОС крана, оперения и ВНА двигателя РУ19-300. (ТК № 11 данного выпуска).</p>	<p>Если светосигнализатор не загорается, проверьте исправность его лампы. Неисправную лампу замените.</p> <p>При исправной лампе, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте электроцепи управления и сигнализации положения электромеханизма крана обогрева РУ19-300 на участках: АЗС—электромеханизм и АЗС—концевой выключатель.</p> <p>Неисправности в электроцепях устраните.</p> <p>При исправных электроцепях замените электромеханизм крана обогрева РУ19-300.</p>	<p>Т</p>

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На страницах 74—76	
Пункт РО	Проверка функционирования генератора ВСУ	Трудоемкость — 0,1 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>13.1. Проверка функционирования генератора ГС-24А.</p> <p>13.1.1. После запуска турбоустановки ТГ-16 (ТГ-16М) установите галетный переключатель вольтметра постоянного тока в положение «ГС-24А».</p> <p>Вольтметр должен показывать напряжение 28,5 В.</p> <p>13.1.2. Подключите генератор ГС-24А к бортовой сети самолета. (Выполняйте по команде инженера по эксплуатации двигателей).</p> <p>Примечание. Подключение генератора ГС-24А выполняйте после установки переключателя «БОРТ—АЭРОДРОМ» в положение «БОРТ».</p> <p>ГС-24А должен подключаться к бортовой сети самолета, что определяется по загоранию светосигнализатора «ВКЛЮЧЕН ГС-24А НА БОРТ—СЕТЬ» и по наличию нагрузки на амперметре контроля тока генератора ГС-24А.</p>		<p>Если напряжение не соответствует ТТ, отрегулируйте его выносным сопротивлением с трафаретом «ГС-24», установленным на щитке энергетика.</p> <p>Если светосигнализатор не загорается, то проверьте исправность его лампы. Неисправную лампу замените.</p> <p>При исправной лампе, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте исправность электроцепей подключения генератора к бортовой сети самолета. Неисправности в электропроводке устраните, неисправные коммутирующие устройства замените.</p>	Т

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>13.1.3. Выключите генератор ГС-24А (выполняйте по команде инженера по эксплуатации двигателей).</p> <p>13.2. Проверка функционирования генератора ГС-24Б.</p> <p>Примечание. Выполняйте при установке переключателя «БОРТ—АЭРОДРОМ» в положение «БОРТ».</p> <p>13.2.1. После запуска двигателя РУ19-300 установите галетный переключатель вольтметра постоянного тока в положение «ГС-24Б».</p> <p>Вольтметр должен показывать напряжение 28,5 В.</p> <p>13.2.2. Установите выключатель «ГС-24Б» во включенное положение (выполняйте по команде инженера по эксплуатации двигателей).</p> <p>Должен загореться светосигнализатор «ВКЛЮЧЕН ГС-24Б НА БОРТ», амперметр генератора должен показывать наличие тока нагрузки.</p>	<p>Если напряжение отличается от ТТ, отрегулируйте его с помощью выносного сопротивления с трафаретом «ГС-24», установленного на щитке энергетике.</p> <p>Если светосигнализатор не загорается, проверьте исправность лампы светосигнализатора. Неисправную лампу замените.</p> <p>Если генератор не включается на бортсеть, пользуясь полумонтажной и принципиальной схемами данного самолета, проверьте исправность электроцепей подключения ГС-24Б на бортсеть. Неисправности электропроводки устраните, неисправные ком-</p>	<p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13

Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>13.2.3. Установите выключатель «ГС-24Б» в положение отключено (выполняйте по команде инженера по эксплуатации двигателей). Должен погаснуть светосигнализатор «ВКЛЮЧЕН ГС-24Б НА БОРТ». Стрелка амперметра генератора должна установиться на нуль.</p>			<p>мутационные устройства замените.</p>	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы		

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 77—78	
Пункт РО	Проверка функционирования электромеханизмов управления крышками фотолоюков	Трудоемкость — 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>14.1. Убедитесь, что крышки фотолоюков закрыты (выполняйте совместно с авиатехником по эксплуатации планера).</p> <p>14.2. На электрошитке оператора включите АЗР «ЭЛЕКТРОМЕХАНИЗМ ЛЮКОВ 1, 2, 3»; АЗС «УПРАВЛЕНИЕ»; АЗС «СИГНАЛИЗАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЯ».</p> <p>На приборных досках оператора и штурмана должны гореть светосигнализаторы «ЛЮКИ 1, 2, 3 ЗАКРЫТЫ».</p>		<p>Если светосигнализаторы не горят, проверьте исправность ламп светосигнализаторов. Неисправные лампы замените.</p> <p>При исправных лампах совместно с техником по эксплуатации планера проверьте правильность регулировки концевого выключателя люков 1, 2, 3 в коробке выключателей (вып. 7).</p> <p>При правильной регулировке концевого выключателя, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте исправность электроцепей сигнализации положения фотолоюков на участках: АЗС «СИГНАЛИЗАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЯ» — концевой выключа-</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>14.3. На электрошитке оператора установите переключатель «ФОТОЛЮКИ 1, 2, 3» в положение «ОТКРЫТО».</p> <p>Должны погаснуть светосигнализаторы «ЛЮКИ 1, 2, 3 ЗАКРЫТЫ» и загореться светосигнализаторы «ФОТОЛЮКИ 1, 2, 3 ОТКРЫТЫ» на приборных досках оператора и штурмана.</p> <p>14.4. Переключатель «ФОТОЛЮКИ 1, 2, 3» установите в положение «ЗАКРЫТО» (ТТ к п. 14.2).</p> <p>14.5. Проверьте работу электромеханизма управления крышкой фотолоювок 4, 5 (выполнение проверки электромеханизма крышкой фотолоювок 4, 5 аналогично работам по пп. 14.1—14.5).</p> <p>14.6. Выключите АЗСы и АЗР управления крышками фотолоювок</p>	<p>тель — светосигнализатор. Устраните неисправности в электроцепях.</p> <p>Если фотолоюки не открываются, пользуясь принципиальной и полумонтажной схемами данного самолета, проверьте исправность электроцепей управления электромеханизмом фотолоювок 1, 2, 3 на участках: АЗР «ЭЛЕКТРОМЕХАНИЗМ» — переключатель «ФОТОЛЮКИ 1, 2, 3» — электромеханизм МВТ-300.</p> <p>Неисправности в электроцепях устраните. При исправной электропроводке замените электромеханизм.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15	На странице 79	
Пункт РО	Проверка функционирования кнопки КСЦ-1 и всех светосигнальных табло сигнализации опасных режимов	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>15.1 Включите АЗС системы СОРЦ-1.</p> <p>15.2. Нажмите кнопку КСЦ-1, установленную на средней панели приборной доски. Кнопка-лампа КСЦ-1 должна гореть.</p> <p>15.3 Нажмите кнопку «КОНТРОЛЬ ЛАМП», установленную на средней панели приборной доски. Лампы всех табло должны гореть непрерывно, а кнопка-лампа КСЦ-1 должна мигать.</p> <p>15.4. Выключите АЗС системы СОРЦ-1.</p>		<p>Если кнопка-лампа не горит, проверьте исправность лампы. Неисправную лампу замените.</p> <p>Если лампы отдельных табло не горят, проверьте исправность ламп табло. Неисправные лампы замените. Если кнопка-лампа КСЦ-1 не мигает, замените блок СОРЦ-1.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16	На странице 80	
Пункт РО	Работы по обеспечению вылета самолета	Трудоемкость — 0,43 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>16.1. Установка аккумуляторов на самолет.</p> <p>16.1.1. Откройте люк переднего электроотсека.</p> <p>16.1.2. Установите аккумуляторы на самолет и проверьте их под нагрузкой, при этом убедитесь, что устанавливаемые аккумуляторы с данного самолета (ТК № 9 данного выпуска).</p> <p>16.1.3. Закройте люк переднего электроотсека.</p> <p>16.2. Подключите кабели аэродромного источника электропитания постоянным током к бортовой сети самолета (ТК № 1 данного выпуска).</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. 1. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ (ДВИГАТЕЛЯ) ПОДКЛЮЧАТЬ КАБЕЛЬ ПИТАНИЯ ПЕРЕМЕННЫМ ТОКОМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>2. АЭРОДРОМНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ДОЛЖЕН РАСПОЛАГАТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ СО СХЕМОЙ, УТВЕРЖДЕННОЙ МГА.</p> <p>16.3. После запуска двигателей (двигателя) отключите кабель аэродромного электропитания (выполняйте под руководством техника по эксплуатации двигателей).</p>			Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	- Ключ крышки люка 24-9022-320.		

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

Выпуск 18

ЭЛЕКТРОБОРУДОВАНИЕ

Часть I. Оперативное обслуживание

Редактор **Н. А. Сайгова**

Технический редактор **Т. Г. Родина**

Корректор **Н. В. Куприна**

Сдано в набор 18.10.83. Подписано в печать 22.02.84. Формат 60×90^{1/8}. Бумага тип. № 3.

*Гарнитура литературная. Высокая печать. Усл. печ. л. 5,0. Усл. кр.-от. 5,0. Уч.-изд. л. 5,85.

Тираж 4430. Заказ 2081. Изд. № 1664. Бесплатно.

Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.

Типография, пр. Сапунова, 2.