

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ НА
САМОЛЕТАХ Ан-24, Ан-26, Ан-30.
ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. САМОПИСЦЫ.
ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. КИСЛОРОДНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ**

Выпуски 20, 21, 22, 23


Часть 1.

ОПЕРАТИВНОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1985

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

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

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

2. Контрольно-проверочная (КПА) и контрольно-измерительная (КИА) аппаратура, используемая при техническом обслуживании, должна быть поверена метрологическими органами.

3. 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 А и Б».

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

Выпуск 6. «Силовая установка» (часть 1). «Вспомогательная силовая установка» (часть 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 система».

Выпуски 16, 17. «Санузлы и воляная система. Бывовое оборудование».

Выпуск 18. «Электрооборудование» (3 части).

Выпуск 19. «Радиооборудование» (3 части).

Выпуск 20. «Приборное оборудование» (3 части).

Выпуск 21. «Самолесцы» (3 части).

Выпуск 22. «Пожарное оборудование» (3 части).

Выпуск 23. «Кислородное оборудование» (3 части).

Выпуск 24. «Замена основного двигателя» (часть 1),

«Замена вспомогательной установки» (часть 2), «Работы по АИРЭО, выполняемые при замене двигателя» (часть 3).

Выпуск 25. «Замена агрегатов» (часть 2).

Выпуск 26. «Текущий ремонт самолета».

Выпуск 27. «Дополнительные работы».

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

5. Перед отправкой блоков (приборов) в лабораторию (на склад) и при получении их обратно необходимо сверить номера блоков (приборов) с указанными в формулярах (паспортах). При ~~несовпадении номеров или отсутствии формуляра (паспорта) необходимо изменить формуляр дубликат в установленном порядке и закрыть блок (прибор) в ремонт.~~

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

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

8. При отсутствии в данном выпуске Технологических указаний технологических карт по выполнению некоторых работ, предусмотренных Регламентом, временно, до издания дополнений к Технологическим указаниям, необходимо руководствоваться бюллетенями промышленности и Руководством по технической эксплуатации завода изготовителя.

9. В связи с изданием настоящих Технологических указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26 и Ан-30», выпуски 20, 21, 22, 23, часть 1 издания 1978 г. и все дополнения к ним считать утратившими силу.

✓ (6)

При несопадении номеров или отсутствии формуляра (паспорта) блока вышлите формуляр-дубликат в установленном порядке. Итенсельные разъемы, мучеры блоков (приборов) должны быть закрыты заглушками.

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

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

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

3. Гайки и винты затягивать равномерно по контуру фланца (крышки) во взаимно противоположном порядке.

4. Запрещается:

— применять доп.лительные рычаги при отворачивании гаек, болтов;

— срывать шпильнты, контровочную проволоку при отворачивании винтов и гаек;

— повторно использовать шпильнты, контровочную проволоку, пластинчатые замки и пружинные шайбы.

5. На штепсельные разъемы и штуцера блоков (приборов), демонтированных с самолета, и на штепсельные разъемы самолетной электропроводки следует устанавливать специальные заглушки. Блоки (приборы), полученные из лаборатории или со склада, также должны быть укомплектованы заглушками.

6. Транспортировку блоков (приборов) производить только в специально оборудованной таре (контейнерах), обеспечивающей защиту блоков (приборов) от механических повреждений. Транспортировка блоков (приборов) без амортизации запрещается.

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

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

9. Перед стыковкой пьезовые части штепсельных разъемов необходимо смазывать тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201.

10. При монтаже блоков (приборов) следует затянуть накидные гайки штепсельных разъемов и законтрить их. Контровку проволокой производить так, чтобы ее натяжение предотвращало отворачивание гаек.

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

√(3)

√(4)

√(3)

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

√(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 превышает высоту 1 м."

ПРАВИЛА ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТАХ

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

2. Все работы по демонтажу и монтажу приборного оборудования выполнять при обесточенной бортовой сети самолета.

~~(1)(2) 3. При выполнении монтажных и демонтажных работ, при осмотре внутреннего монтажа распределительных устройств (коробок) и при отыскании и устранении неисправностей в электрических цепях, а также при выполнении работ с использованием пожароопасных элементов (промывка двигателя, элементов управления и т. д.) бортовая сеть самолета обесточить.~~

~~В кабине экипажа у переключателя «БОРТ—АЭРОДРОМ» и снаружи самолета у разъема подключения аэродромного электропитания вывесить таблички: «ИДЕТ РАБОТЫ, ПОД ТОК НЕ ВКЛЮЧАТЬ!».~~

4. Наличие напряжения в цепи определять только прибором.

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

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

7. Не производить пайку электропроводки, находящейся под напряжением.

8. Не вскрывать крышки блоков, не вынимать блоки из корпусов при включенном электропитании.

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

10. Для передвижения по обшивке самолета пользоваться спецобувью.

11. Не включать и не выключать аэродромный источник электроэнергии при сливе керосина или заправке топливных баков, при наличии паров керосина в кабинах самолета.

(1) Стр. 6, текст пункта 3 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 ГЧЭРАТ 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 "ВКЛЮЧЕНО" 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. 6, пояснение к новому тексту пункта 3 (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 АИР30 при включенной бортовой сети самолета, если заменяемый агрегат или система в которую он входит полностью обесточивается при установке в положение "ВКЛЮЧЕНО" 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.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ

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

ВЫПУСК 20. ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 8—11	
Пункт РО	Осмотр приемников ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М), датчиков ДУА и РИО	Трудоемкость — 0,14 чел.ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>11 Осмотр челлов, заглушек и защитных колпачков</p> <p>111 Снять челлы и заглушки с приемников воздушного давления, защитные колпачки с датчиков ДУА и РИО.</p> <p>112 Осмотреть челлы приемников воздушного давления ПВД-7 и ППД-1 (ППД-1М)</p> <p>Челлы не должны иметь повреждений и должны быть снабжены красными флажками. Внутренние и внешние поверхности должны быть чистыми. Внутри челлов не должно быть посторонних предметов</p> <p>113 Осмотреть заглушки приемников статического давления</p> <p>Поверхности заглушек должны быть чистыми и не иметь повреждений. Заглушки должны быть укомплектованы резиновыми уплотнительными кольцами. Резьба на заглушках не должна иметь заборки и заусенцев</p> <p>114 Осмотреть защитные колпачки датчиков ДУА и РИО</p> <p>Колпачки не должны иметь механических повреждений (трещины, погнутостей, заборки), должны быть чистыми</p> <p>12 Осмотр приемников давления ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М) и приемников статического давления</p> <p>12.1 Проверить внешнее состояние приемников ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М) на правом и левом бортах фюзеляжа</p>		<p>Поврежденные челлы и челлы без флажков заменить.</p> <p>Грязь и пыль удалить волосяной кистью и технической сафеткой.</p> <p>Заглушки с поврежденной резьбой заменить.</p> <p>Поврежденные резиновые уплотнительные кольца заменить на исправные.</p> <p>Поврежденные колпачки заменить.</p> <p>Грязь и пыль удалить волосяной кистью и технической сафеткой</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Приемники не должны иметь механических повреждений (вмятин, трещин и следов коррозии), должны быть чистыми. Допускается наличие цветов побежалости на поверхности приемника.</p> <p>1 2 2 Осмотреть входные отверстия приемников полного давления, отверстия статических камер и стока влаги в приемниках ПВД-7 Отверстия должны быть чистыми</p> <p>1 2 3 Осмотреть входное отверстие полного давления приемника ППД 1 (ППД-1М) и его дренажное отверстие для стока влаги Отверстия должны быть чистыми</p> <p>1 2 4 Осмотреть отверстия статических приемников давления на правом и левом бортах фюзеляжа Отверстия должны быть чистыми не должно быть заусенцев, посторонних предметов внутри отверстий</p>	<p>Поврежденные приемники заменить.</p> <p>Грязь и пыль удалить чистой технической салфеткой</p> <p>Если отверстия загрязнены, прочистить их медной проволокой диаметром 0,8—0,9 мм</p> <p>После очистки отверстий продуть проводку сжатым воздухом и проверить работоспособность анероидно-мембранных приборов согласно ТК № 6</p> <p>Если отверстия загрязнены, прочистить их медной проволокой диаметром 0,8—0,9 мм</p> <p>После очистки отверстий продуть проводку сжатым воздухом и проверить работоспособность анероидно-мембранных приборов согласно ТК № 6</p> <p>Если отверстия загрязнены, прочистить их медной проволокой диаметром 0,8—0,9 мм</p> <p>После очистки отверстий продуть проводку сжатым воздухом и проверить работоспособность анероидно-мембранных приборов согласно ТК № 6</p> <p>Заусенцы обработать надфилем.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1.2.5. Осмотреть поверхность фюзеляжа в районе установки приемников статического давления.</p> <p>Поверхность фюзеляжа в радиусе 200 мм от места установки приемников не должна иметь вмятин, царапин и нарушения лакокрасочного покрытия.</p> <p>1.3. Осмотр приемников температуры наружного воздуха.</p> <p>1.3.1. Осмотреть приемники П-5 на левом и правом бортах фюзеляжа.</p> <p>Приемники не должны иметь механических повреждений (забоин, сколов), должны быть чистыми.</p>	<p>Сообщить о повреждениях фюзеляжа инженеру по эксплуатации самолета и двигателям.</p> <p>Поврежденные приемники П-5 заменить.</p> <p>Грязь и пыль удалить волосяной кистью и технической салфеткой.</p>	<p>Т</p>
<p>1.3.2. На самолете Ан-26 осмотреть по левому борту приемники П-1.</p> <p>Приемники не должны иметь механических повреждений (забоин, вмятин), должны быть чистыми.</p>	<p>Поврежденные приемники П-1 заменить.</p> <p>Грязь и пыль удалить волосяной кистью и технической салфеткой.</p>	<p>Т</p>
<p>1.4. Осмотр датчика ДУА.</p> <p>1.4.1. Осмотреть внешнее состояние флюгера датчика.</p> <p>Флюгер датчика не должен иметь механических повреждений (забоин, потертостей, трещин), должен быть чистым.</p> <p>1.4.2. Провернуть медленно флюгер от упора до упора.</p>	<p>Датчик с поврежденным флюгером заменить.</p> <p>Грязь и пыль удалить технической салфеткой.</p> <p>При затирании флюгера и оси датчик заменить.</p>	<p>Т</p>
<p>В оси флюгера не должно быть затираний.</p> <p>1.5. Осмотр датчика РИО.</p> <p>1.5.1. Удалить пыль, грязь с выносного штыря и наружной поверхности фланца датчика чистой мягкой салфеткой.</p> <p>1.5.2. Убедиться в исправности выносного штыря и наружной поверхности фланца датчика.</p> <p>На штыре и поверхности фланца датчика не должно быть механических повреждений (трещин, глубоких царапин и вмятин).</p>	<p>При повреждениях заменить датчик.</p>	<p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26 Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.б. Заключительные работы. 1.б.1. Установить чехлы и заглушки на приемники полного и статического давлений, датчики ДУА и РИО.		Т
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка П=150 мм, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; пинцет; кисть волосяная.	Салфетка техническая, ГОСТ 11027—80; нефрас — С50/170, ГОСТ 8505—80.

К РО самолетов Ач 24, Ач 26, Ач 50	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 12—14	
Пункт РО	Внешний осмотр приборного оборудования в кабине экипажа	Трудоемкость — 0,07 чел·ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>21 Осмотр левой панели приборной доски</p> <p>211 При внешнем осмотре убедиться в чистоте и целости стекол приборов</p> <p>Стекла приборов должны быть чистыми, не иметь трещин и сколов</p> <p>На внутренних поверхностях стекол приборов не должно быть конденсата влаги</p> <p>212 При внешнем осмотре убедиться в целости белой краски на стрелках и шкалах приборов</p> <p>Стрелки, одифровка и надписи на шкалах должны быть покрыты белой краской</p> <p>Примечание. Установка приборов, стрелки и шкалы которых покрыты светомаской, не допускается</p> <p>213 Проверить правильность положения стрелок приборов КЭС 730/1100 ВАР 303 При внешнем осмотре убедиться, что стрелки приборов находятся в нулевом положении Допускается отклонение стрелок от нулевого положения для прибора КЭС 730/1100 на величину ± 2 мм по туце шкалы, для прибора ВАР 303 на величину $\pm 0,5$ м/с</p> <p>214 Проверить затяжку винтов крепления приборной доски</p> <p>Перемещая приборную доску убедиться в том, что амортизаторы исправны</p>		<p>Чистой технической салфеткой протереть стекла приборов</p> <p>Сильно загрязненные стекла протереть салфеткой, смоченной нефрасом</p> <p>При наличии конденсата влаги на внутренней поверхности стекла прибор заменить</p> <p>Заменить приборы, на стрелках и шкалах которых белая краска повреждена</p> <p>Если стрелки прибора КЭС 730/1100 отклонились от нулевого положения на величину более чем ± 2 мм, прибор заменить</p> <p>Если стрелка ВАР 303 отклонилась от нулевого положения на величину более чем $\pm 0,5$ м/с, вариметр заменить</p> <p>При необходимости подтянуть винты крепления В случае, когда приборная доска</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Приборная доска должна быть надежно прикреплена к подвеске амортизатора. Винты должны быть затянуты до упора. При перемещении приборной доски в пределах допуска амортизаторов приборы не должны касаться конструкции самолета.</p> <p>2.1.5 Протереть лицевую сторону приборной доски. Лицевая сторона приборной доски должна быть чистой, не иметь вмятин, царапин, потертостей и отслаивания краски.</p> <p>2.2 Осмотр средней панели приборной доски. 2.2.1. Повторить работы по пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5. 2.2.2. При внешнем осмотре убедиться, что стрелки приборов УРВК, УВПД-15 и ВР-10 находятся в нулевом положении. Допускаются отклонения стрелок от нулевого положения для прибора УРВК и УВПД-15 на величину ± 2 мм по дуле шкалы, для прибора ВР-10 на величину $\pm 0,25$ м/с.</p>	<p>или приборы при перемещении касаются конструкции самолета, выполнить следующие работы:</p> <ul style="list-style-type: none"> — отвернуть винты крепления приборной доски; — выдвинуть (откинуть) приборную доску на себя; — проверить состояние амортизаторов. <p>Амортизаторы, у которых повреждена резина, металлическое основание или ослаблены заклепки, заменить;</p> <ul style="list-style-type: none"> — приборную доску установить на место, затянуть винты крепления. <p>При вмятинах на приборных досках вызвать слесаря для устранения этого дефекта.</p> <p>При повреждении лакокрасочного покрытия приборных досок вызвать маляра для восстановления покрытия.</p> <p>Приборы, стрелки которых отклонились от нулевых положений на величину более указанного допуска, снять для проверки на соответствие ТУ</p>	<p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>2.3. Осмотр правой панели приборной доски. 2.3.1. Повторить работы по пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5. 2.4. Осмотр щитка приборов контроля ТГ-16 (РУ-19-300). 2.4.1. Повторить работы по пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4, 2.1.5. 2.5. Осмотр приборов на центральном пульте и пульте правого пилота. 2.5.1. Повторить работы по пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.5. 2.5.2. При внешнем осмотре убедиться в наличии надписи на указателе положения створок маслорадиаторов УЮЗ-4. На стекле прибора должна быть надпись «ЛЕВЫЙ—ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ». 2.6. Осмотр приборной доски штурмана. 2.6.1. Повторить работы по пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5. 2.7. Осмотр приборной доски оператора. 2.7.1. Повторить работы по пп. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5.</p>		<p>Неисправные приборы заменить. Прибор с поврежденным трафаретом заменить.</p>	<p>Т Т Т Т Т</p>
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Отвертка Н=150 мм, ГОСТ 17199—71, плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.</p>	<p>Салфетка техническая, ГОСТ 11027—80; нефрас — С50/170, ГОСТ 8505—80.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 15—17	
Пункт РО	Обслуживание авиационных часов	Трудоёмкость — 0,28 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>3.1. Обслуживание на рабочих местах членов экипажа часов АЧС-1.</p> <p>3.1.1. Проверить внешнее состояние часов. Стекло, циферблат, шкалы и стрелки должны быть целыми и чистыми.</p> <p>3.1.2. Завести часы, вращая левую головку красного цвета против часовой стрелки до упора Пружина часового механизма должна заводиться без срыва и механических затираний.</p> <p>Примечание. Если часы не работали (стояли), перевести их стрелки на текущее время, для чего вытянуть левую головку красного цвета до упора и вращением против часовой стрелки перевести стрелки часов, после чего вернуть головку в исходное положение.</p> <p>3.1.3. Сверить часы с эталонными, проверенными по сигналу точного времени у дежурного штурмана аэропорта.</p>		<p>Поврежденные часы заменить.</p> <p>Если при заводе часового механизма прослушивается срыв пружины или наблюдаются механические затирания, часы заменить.</p> <p>В случае расхождения в показаниях самолетных и эталонных часов, установить точное время, для чего в момент прохождения секундной стрелкой цифры 12 повернуть правую головку по часовой стрелке, при этом часы должны остановиться. После этого, вытянуть левую головку и перевести часовую и минутную стрелки на текущее время, а головку вернуть в исходное положение.</p> <p>При совпадении времени самолетных и эталонных часов</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>3.1.4. Проверить работу секундомера, нажав на правую головку. Секундомер должен включиться. Стрелка отсчета секунд должна перемещаться по часовому ходу скачками. Стрелка отсчета минут должна перемещаться плавно. При полном обороте секундной стрелки, минутная стрелка должна переместиться на одно деление. Нажать второй раз на эту же головку. Стрелки секундомера должны остановиться. Нажать третий раз на головку. Стрелки секундомера должны возвратиться в нулевое положение.</p> <p>3.1.5. Проверить работу механизма, показывающего время полета, для этого: — нажать на левую заводную головку. В отверстии циферблата должен показаться серый блешкер. Стрелки должны перемещаться; — нажать второй раз на эту же головку. Стрелки должны остановиться. В отверстии должен показаться блешкер наполовину серого, наполовину белого цвета; — нажать третий раз на головку. Стрелки должны возвратиться в нулевое положение.</p>	<p>повернуть правую головку против часовой стрелки. Если часы не переводятся, заменить их. Если секундомер не работает, часы заменить.</p> <p>Если механизм, показывающий время полета, не работает, часы заменить.</p>	<p>Т</p>
<p>3.2. Обслуживание на рабочих местах членов экипажа часов 127-С</p> <p>3.2.1. Проверить внешнее состояние часов. Стекло, циферблат и стрелки должны быть целыми и чистыми.</p> <p>3.2.2. Завести часы, вращая серьгу заводного ключа против часовой стрелки. Пружина часового механизма должна заводиться без срыва и механических затираний.</p>	<p>Поврежденные часы заменить.</p> <p>Если при заводе часового механизма прослушивается срыв пружины или наблюдаются механические затирания, часы заменить.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>32.3. Сверить часы с эталонными, проверенными по сигналу точного времени у дежурного штурмана аэропорта.</p>	<p>В случае расхождения в показаниях самолетных и эталонных часов, установить точное время, для чего вытянуть за серьгу ключ из корпуса часов на себя до упора и, вращая ключ против часовой стрелки, установить нужные показания. После перевода стрелок ключ вернуть в прежнее положение. Если часы не переводятся, заменить их.</p>	
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	<p>Часы АЧС-1; отвертка Н=150 мм, ГОСТ 17199—71, плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.</p>	<p>Салфетка техническая, ГОСТ 11027—80.</p>

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 18—23	
Пункт РО	Обслуживание высотомеров ВД-10, ВМ-15, (5)ВМФ-50 и УВИД-30-15К, ВЗМ-72ФГ (10)	Трудоемкость — 0,22 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>4.1. Подготовительные операции.</p> <p>4.1.1. Запросить на метеостанции сведения об атмосферном давлении на ВПП. Сведения о давлении уточнять через каждый час</p> <p>4.1.2. Привести давление на ВПП к уровню стоянки самолета по формуле</p> $P_B = P_{\text{впп}} + \Delta P h_{\text{мс}}, \quad (1)$ $\Delta P h_{\text{мс}} = \frac{h_{\text{мс}}}{K},$ <p>где P_B — давление, приведенное к уровню стоянки самолета (гПа, мбар, мм рт. ст.);</p> <p>$P_{\text{впп}}$ — атмосферное давление на ВПП (гПа, мбар, мм рт. ст.);</p> <p>$\Delta P h_{\text{мс}}$ — поправка к давлению на ВПП, обусловленная превышением (при снижении) места стоянки самолета относительно уровня ВПП (гПа, мбар, мм рт. ст.);</p> <p>$h_{\text{мс}}$ — превышение (при снижении) места стоянки самолета относительно уровня ВПП (м, фут);</p> <p>K — постоянный коэффициент приращения высоты на единицу давления для данного аэродрома (м/гПа, м/мм рт. ст., фут/гПа).</p> <p>Значение постоянного коэффициента (K) устанавливается инженерной службой аэродрома по методике, изложенной в Инструкции по проверке барометрического высотомерного оборудования (межведомственной) изд. 1984 г.</p> <p>Значение $\Delta P h_{\text{мс}}$ имеет знак «—» (минус), если место стоянки самолета выше уровня ВПП, и знак «+» (плюс), если место стоянки самолета ниже уровня ВПП.</p>			Т

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-28

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль				
<p>Примечания: 1 Расчет давления производить с точностью до одного знака после запятой. 2 Допускается не учитывать при расчете поправку $\Delta P_{h_{мс}}$, если $h_{мс}$ не выходит за пределы ± 2 м Пример Требуется привести давление на ВПП к уровню стоянки самолета По данным метеостанции давление на ВПП в момент проверки $P_{впп} = 716,5$ мм рт. ст (995,3 гПа, мбар). Место стоянки самолета выше уровня ВПП на 10 м $h_{мс} = 10$ м (32,8 фут). Значение постоянного для данного аэродрома коэффициента (К) установлено. $K = 11,0$ м/мм рт. ст (8,0 м/гПа, 28 фут/гПа) Атмосферное давление на уровне стоянки самолета вычисляем по формуле (1) $P_{в} = 746,5 + \left(-\frac{10}{11}\right) = 745,6 \text{ мм рт ст (994,1 гПа)}$ (5) $P_{в} = 995,3 + \left(-\frac{32,8}{28}\right) = 994,1 \text{ Мбар.}$</p>						
<p>Температура окружающей среды, °С</p>	<p>Выше 35</p>	<p>От 15 до 35</p>	<p>Выше 0 и до 14</p>	<p>От 0 до -15</p>	<p>Ниже -15 и до -35</p>	<p>Ниже -35</p>
<p>Допустимое рассогласование между показаниями шкалы барометрического давления и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета, гПа (мм рт. ст.) — высотомеры ВД-10, ВМ-15</p>	<p>$\pm 3,0$ (± 2)</p>	<p>$\pm 2,0$ ($\pm 1,5$)</p>	<p>$\pm 3,0$ ($\pm 2,0$)</p>	<p>$\pm 3,0$ ($\pm 2,0$)</p>	<p>$\pm 3,0$ ($\pm 2,0$)</p>	<p>$\pm 3,0$ ($\pm 2,0$)</p>
<p>4.1.3 Снять чехлы и заглушки с приемников ПВД-7 и приемников статического давления</p>						

Таблица 1

$\sqrt{\quad}$ (5)

Таблица 2

Температура окружающей среды, град С	Выше 35	от 15 до 35	выше 0 до 14	от 0 до -15	ниже -15 до -25	ниже -25
Допустимое расхождение между показаниями взвешивания безметаллического плавания и атмосферным давлением на высоте стоянки самолета в Мбар, висотомера ВМА-50.	+5,0	+3,0	+4,0	+5,0	+5,0	+5,0

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-оль
<p>4.2. Обслуживание высотомеров ВД-10, ВМ-15, ВМФ-50. (5)</p> <p>4.2.1. Осмотреть кремальеры высотомеров. Кремальеры не должны иметь механических повреждений. На кремальерах высотомеров ВД-10 должны быть установлены защитные колпачки. Винты крепления защитных колпачков должны быть затянуты и законтрены красной краской.</p> <p>4.2.2. Вращая кремальеру, установить стрелки прибора на нулевую отметку. Стрелки прибора, шкала барометрического давления и индексы относительной высоты должны перемещаться плавно, без механических затираний.</p> <p>4.2.3. Сличить показания шкалы барометрического давления высотомера с давлением, приведенным к месту стоянки самолета. Высотомер считается исправным, если отклонение показаний шкалы барометрического давления от значений приведенного давления в зависимости от температуры наружного воздуха не превышает значений, приведенных в табл. 1.2.</p> <p>4.2.4. Вращая кремальеру, установить по шкале барометрического давления высотомера давление 1013,25 гПа (760 мм рт. ст.). При этом подвижные индексы относительной высоты должны установиться на нулевую отметку с отклонением на величину ± 10 м. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОИЗВОДИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ ШКАЛЫ ВЫСОТОМЕРА НЕПОСРЕДСТВЕННО НА САМОЛЕТЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>4.3. Обслуживание высотомера УВИД-30-15К.</p> <p>4.3.1. Убедиться в наличии на борту самолета постоянного и переменного тока. Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В, переменного - 115—119 В 380—420 Гц.</p>	<p>При повреждении кремальер или отсутствии защитных колпачков на кремальерах высотомера ВД-10, а также при нарушении контровки их крепежных винтов высотомеры заменить.</p> <p>Если при вращении кремальеры наблюдаются механические затирания, а перемещение стрелок, шкалы барометрического давления и индексов происходит скачками, высотомер заменить.</p> <p>При несоответствии показаний высотомер заменить.</p> <p>(5)</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>4.3.2. Включить АЗС-2 «УВИД» на щите АЗС. Должен загореться светосигнализатор на лицевой стороне указателя вы- сотомера УВИД-30-15К.</p> <p>4.3.3 Установить выключатель «УВИД-30-15К» в положение «ВКЛ». Должен погаснуть светосигнализатор на лицевой стороне указателя вы- сотомера УВИД-30-15К.</p> <p><i>(6) и указатель</i></p>	<p>Если светосигнализатор не горит, проверить исправность лампы.</p> <p>Неисправную лампу заменить. Если лампа исправна, замерить напряжение на ШР «Ш2» указателя.</p> <p>Оно должно быть равно напряжению бортсети. При наличии на ШР «Ш2» на- пряжения, заменить высотомер УВИД-30-15К.</p> <p>Если светосигнализатор не гаснет, проверить исправность предохранителя СП-2 вы- сотомера УВИД-30-15К на панели «115/36 В» и предохранителя ВП-1-0,5 А в блоке усилителя. Неисправные предохра- нители заменить.</p> <p>Если предохранители исправны, проверить, подается ли напряжение 115 В 400 Гц к блоку усилителя (замер про- изводить на гнездах 1, 2 ШР «Ш3»).</p> <p>При наличии напряжения 115 В 400 Гц заменить блок усилителя. Если напряжение 115 В 400 Гц отсутствует, ус-</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

4.3.4. Вращая кремальеру указателя высотомера, установить стрелки прибора на нулевую отметку.

4.3.5. Сличить показания шкалы барометрического давления высотомера с давлением, приведенным к месту стоянки самолета.

Высотомер считается исправным, если отклонения показаний шкалы барометрического давления от значений приведенного давления в зависимости от температуры окружающей среды не превышает значений, приведенных в табл.3

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОИЗВОДИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ ШКАЛЫ ВЫСОТОМЕРА НЕПОСРЕДСТВЕННО НА САМОЛЕТЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Допустимое рассогласование между показанием счетчика барометрического давления высотомера УВИД-30-15 и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета в зависимости от температуры окружающей среды приведено в табл.3

ранить неисправность электроцепи высотомера УВИД-30-15К.

При несоответствии показаний высотомер заменить.

(9)

Таблица 3 (9)

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

(10)

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОТОМЕРА УВИД-30-15К ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- ПРОВОРАЧИВАТЬ РУЧКУ ВВОДА "Ро" ПРИ ОТКЛЮЧЕННОМ ЭЛЕКТРОПИТАНИИ ПРИБОРА;
- СОЗДАВАТЬ ДАВЛЕНИЕ В КОРПУСЕ УКАЗАТЕЛЯ, ПРЕВЫШАЮЩЕЕ 806,2 ММ РТ. СТ. АБС;
- УСТАНАВЛИВАТЬ ВВОДОМ "Ро" НА СЧЕТЧИКЕ ВЫСОТЫ ЗНАЧЕНИЕ МИНУС 500 М;
- ПРОВОРАЧИВАТЬ РУЧКУ ВВОДА "Ро" ЗА ПРЕДЕЛЫ ДИАПАЗОНА (590-806,2) ММ РТ. СТ. АБС.

4.3.6. Выключить выключатель высотомера УВИД-30-15К, АЗС-2 "УВИД" и электропитание 28,5 В и 115 В 400 Гц.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРЕВЫШЕНИЕ МЕСТА СТОЯНКИ САМОЛЕТА ДАЕТСЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ТОРЦА ВПП. СВЕДЕНИЯ О ДАННЫХ ПОЛУЧИТЬ У ДЕЖУРНОГО СИНОПТИКА АЭРОПОРТА.

4.4. Проверка высотомера ВЭМ - 72ФГ в обычных условиях.

4.4.1. Убедитесь в наличии на борту самолета напряжений постоянного и переменного токов.

4.4.2. Включите АЗС "ВЭМ" на шите АЗС.

4.4.3. Включите выключатель "ВЭМ - 72Ф" на приборной доске штурмана. Должен убраться флажок сигнализации отказа питания в прорези циферблата указателя.

Если флажок не убирается, проверьте исправность предохранителя СП-2 "ВЭМ" на панели 115/36 В и предохранителя на блоке усилителя БУ-72М. Неисправный предохранитель замените.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

4.4.4. Вращая кремальеру указателя высотомера, установите стрелку прибора на нулевую отметку.

4.4.5. Сличите показания счетчика барометрического давления высотомера с давлением, приведенным к месту стоянки самолета.

Высотомер считается исправным, если отклонение показаний счетчика барометрического давления от значения приведенного давления в зависимости от температуры окружающей среды не превышает значений, приведенных в таблице 4.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОИЗВОДИТЬ СОГЛАСОВАНИЕ СЧЕТЧИКА ВЫСОТОМЕРА НЕПОСРЕДСТВЕННО НА САМОЛЕТЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Допустимое рассогласование между показаниями счетчика барометрического давления высотомера ВЭМ - 72ФГ и атмосферным давлением на уровне стоянки самолета в зависимости от температуры окружающей среды приведено в таблице 4.

Замените прибор.

Таблица 4

Температура окружающей среды, С°	Атмосферное давление, гПа	
	960-1040	787-959, 1041-1075
Выше 45	3,5	4,5
Выше 35 до 45	3,0	4,0
От 15 до 35	2,0	3,5
Ниже 15 до минус 15	3,0	4,0
Ниже минус 15 до минус 45	3,5	6,0
Ниже минус 45	4,0	6,5

(10)

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОТОМЕРА ВЭМ - 72ФГ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- ИЗМЕНЯТЬ СТАТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ В КОРПУСЕ УКАЗАТЕЛЯ И ВРАЩАТЬ РУЧКУ ВВОДА P_0 ПРИ ОТКЛЮЧЕННОМ ЭЛЕКТРОПИТАНИИ ВЫСОТОМЕРА;
- СОЗДАВАТЬ СТАТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ В КОРПУСЕ УКАЗАТЕЛЯ БОЛЕЕ 1080 гПа И МЕНЕЕ 90 гПа;
- УСТАНОВЛИВАТЬ ВВЕДЕНИЕМ СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ И ВРАЩЕНИЕМ РУЧКИ ВВОДА P_0 ПОКАЗАНИЯ ВЫСОТОМЕРА НИЖЕ МИНУС 1500 фут;
- НАЖИМАТЬ КНОПКУ АВТОКОНТРОЛЯ ПРИ ПОДАЧЕ В КОРПУС УКАЗАТЕЛЯ ДАВЛЕНИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ВЫСОТЕ БОЛЕЕ 30000 фут.

4.5. Проверка высотомера ВЭМ - 72ФГ в условиях высокогорного аэродрома.

4.5.1. Убедитесь в наличии на борту самолета напряжений постоянного и переменного токов.

4.5.2. Включите АЗС "ВЭМ" на шите АЗС.

4.5.3. Включите выключатель "ВЭМ - 72Ф" на приборной доске штурмана. Должен убраться флажок сигнализации отказа питания в прорези циферблата указателя.

Если флажок не убирается, проверьте исправность предохранителя СП-2 "ВЭМ" на панели I15/36 В и предохранителя на блоке усилителя БУ-72М. Неправильный предохранитель замените.

(10)

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

4.5.4. Запросите на метеостанции сведения об абсолютной высоте аэродрома $H_{вп}$.4.5.5. Определите абсолютную высоту установки высотомера на самолете $H_{в}$ по формуле:

$$H_{в} = H_{вп} + H_{мс}$$

4.5.6. Установите на счетчике давления P значение 1013,25 гПа.

4.5.7. Снимите показания высотомера.

4.5.8. Вычислите разность между показанием высотомера и абсолютной высотой установки высотомера $H_{в}$. Разность не должна превышать значений, указанных в таблице 5.

Замените прибор.

Таблица 5

Температура окружающей среды, С°	Погрешность показаний высотомера при проверке в контрольной точке на высокогорных аэродромах (фут) при атмосферном давлении ниже 800 гПа
Выше 35	±80
От 15 до 35	±65
Ниже 15 до минус 5	±80
Ниже минус 5 до минус 20	±100
Ниже минус 20 до минус 40	±130

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

4.6. Проверка высотомера встроенным контролем.

4.6.1. Нажмите и держите нажатой кнопку автоконтроля на лицевой панели указателя. В прорези циферблата указателя должен появиться флажок сигнализации отказа питания. Показание высотомера должно измениться не менее чем на 300 фут.

4.6.2. Отпустите кнопку автоконтроля. Флажок сигнализации отказа питания должен убраться.

4.6.3. Снимите показания высотомера.

Разность между показаниями высотомера до нажатия кнопки и после отпускания кнопки автоконтроля должна быть не более 50 фут.

После окончания проверок отключите выключатель "ВЭМ - 72Ф" и АЗС "ВЭМ".

Замените прибор.

Замените прибор.

Пункт РО

Осмотр влагоотстойников полного и статического давлений, расположенных в районе шп. № 9—10

Трудоемкость — 0,07 чел.-ч

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ

Контроль

5.1. Вскрыть крышки лючков «ОТСТОЙНИКИ ПВД» на левом и правом бортах фюзеляжа.

5.2. Проверить внешнее состояние влагоотстойников.

Стаканы влагоотстойников должны быть чистыми, прозрачными и не иметь трещин. В стаканах не должно быть воды и льда. На дне стакана должен находиться поплавок.

Примечание. В случае мойки самолета эту операцию производить после нее.

5.3. Проверить крепление влагоотстойников. Убедиться в надежности их крепления к кронштейнам.

5.4. Закрывать крышки лючков «ОТСТОЙНИКИ ПВД».

При наличии трещин, воды, льда и грязи влагоотстойник заменить согласно технологическим указаниям, вып. 20, ч. 3.

Продуть трубопроводы сжатым воздухом согласно технологическим указаниям вып. 20, ч. 2. Снятый влагоотстойник сдать в лабораторию для технического обслуживания.

Подтянуть болты крепления влагоотстойников к кронштейну.

Т

Т

Т

Т

Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Отвертка, ГОСТ 17199—71.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 25—33	
Пункт РО	Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов от приемников полного и статического давлений	Трудоемкость — 0,68 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>6.1. Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов от приемников полного давления ПВД-7 и ППД-1 (ППД-1М).</p> <p>6.1.1. Снять чехлы и заглушки с приемников полного и статического давлений, установленных на левом и правом бортах фюзеляжа.</p> <p>6.1.2. Подсоединить проверочную установку с помощью переходника к приемнику ПВД-7 (на самолете Ан-30 — к ППД-1М) установленному на левом борту.</p> <p>6.1.3. Плавно создать давление в системе полного давления до величины, соответствующей скорости 600 км/ч, следить за изменением показаний приборов КУС-730/1100 на приборной доске левого пилота, (на приборной доске штурмана на самолете Ан-30, не доработанном по бюллетеню 429БУ-Г) и на проверочной установке.</p> <p>Стрелки указателей скорости на приборной доске левого пилота (штурмана) и на установке должны плавно, без механических затираний перемещаться в сторону усиления показаний. Показания указателя скорости КУС-730/1100 левого пилота (штурмана) могут отличаться от показаний контрольного прибора на проверочной установке на величину инструментальной погрешности (т. е. для штатного КУС-730/1100 величина допустимой погрешности ± 10 км/ч).</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ДАВЛЕНИЕ В СИСТЕМЕ ПОЛНОГО ДАВЛЕНИЯ СОЗДАВАТЬ ПЛАВНО, НЕ БЫСТРЕЕ, ЧЕМ ЗА 20 С. НЕ ДОПУСКАТЬ В СИСТЕМЕ ДАВЛЕНИЕ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ СКОРОСТИ БОЛЕЕ 700 КМ/Ч ПО УКАЗАТЕЛЮ КУС-730/1100.</p>		<p>1. Если стрелка проверяемого прибора КУС-730/1100 не перемещается или показывает значительно меньшее значение скорости, чем КУС-730/1100 установки, то систему следует продуть. Для этого проделать следующее:</p> <p>1.1. Отсоединить установку от приемника ПВД-7, предварительно через кран плавно стравить давление до нулевого значения.</p> <p>1.2. Отсоединить от системы полного давления приемника ПВД-7 все приборы.</p>	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	<p>1.3. Установить на отсоединенные от приборов дюриты заглушки (за исключением дюрита отсоединенного от указателя скорости левого пилота, который следует подсоединить через редуктор к баллону со сжатым воздухом).</p> <p>1.4. Продуть систему со стороны приборной доски сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²). При продувке системы поместить белую ветошь или чистую вату вблизи носка приемника ПВД-7.</p> <p>Система считается исправной, если через носок приемника ПВД-7 наружу выходит непрерывная чистая струя воздуха, а на поверхности ветоши или ваты не остается примесей грязи, металлической окачины.</p> <p>1.5. Если через приемник ПВД-7 воздух не выходит, или на поверхности белой ветоши или ваты остаются примеси грязи, металлической окачины, то отсоединить от штуцера приемника полного давления трубопровод системы. Отдель-</p>	

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

но продуть приемник ПВД-7 и трубопроводы.

Если во время продувки из приемника ПВД-7 со струей воздуха выделяется металлическая окалина, то приемник заменить.

При продувке системы трубопроводов без приемника поместить вблизи трубопровода белую ветошь или вату. Убедиться, что наружу выходит непрерывная чистая струя воздуха, а на поверхности ветоши или ваты не остается примесей грязи, металлической окислы.

При наличии примесей грязи или металлической окислы отсоединить последовательно участки трубопроводов, идущие от приемника ПВД-7, и найти неисправность. Участки трубопроводов, имеющие заужение или скопление металлической окислы, снять, прочистить, промыть или заменить на новые.

1.6. Если участок трубопровода забит льдом, то в трубопровод залить этиловый спирт

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

и, спустя 2 мин, продуть его сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²) до полного удаления жидкости из трубопровода.

1.7. После устранения закупорки на участке соединить трубопроводы, продуть всю систему сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²), затем установить на трубопровод заглушки и создать в системе давление 300 кПа (3 кгс/см²).

Выдержать систему под давлением в течение 5 мин.

Трубопроводы системы (при отсоединенных приборах) должны быть полностью герметичными. Не допускается падение давления в течение 5 мин.

1.8. Если трубопроводы системы негерметичны, определить места утечки воздуха с помощью мыльной пены и устранить нарушение герметичности.

1.9. Снять поочередно заглушки с дюритов, подсоединяемых к приборам, продуть еще раз систему и убедиться,

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	<p>что чистый воздух проходит через дюриты, подсоединяемые к приборам.</p> <p>Убедиться в отсутствии грязи и посторонних предметов во влагоотстойниках проверяемых трубопроводов системы полного давления. Влагоотстойники, имеющие грязь и посторонние предметы заменить.</p> <p>1.10. Подсоединить бортовые приборы к системе полного давления и проверить систему на герметичность согласно ТК № 9.</p> <p>2. Если при проверке работоспособности прибора КУС-730/1100 наблюдается механическое затирание стрелки, проделать следующее:</p> <p>2.1. Отвинтить винты крепления приборной доски и отклонить ее на себя.</p> <p>2.2. Отсоединить дюрит от штуцера «Д» прибора КУС-730/1100. При помощи резинового шланга подсоединить КПУ-3 к штуцеру «Д» проверяемого указателя скорости. Проверить работоспособность указателя КУС-730/1100. Если</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>6.1.4. Плавно, в течение 15—20 с сравнить давление в системе и убедиться, что стрелки приборов установились на нулевой отметке шкалы. Стрелки указателей скорости левого пилота (штурмана) и на установке должны плавно без механических затираний перемещаться в сторону уменьшения показаний и установиться на нулевой отметке шкалы. Допустимые отклонения могут находиться в пределах ± 2 мм.</p> <p>6.1.5. Отсоединить установку от левого приемника ПВД-7 (ППД-1М).</p> <p>6.1.6. Подсоединить установку к приемнику ПВД-7 на правом борту фюзеляжа. Повторить операции, указанные в пп. 6.1.3, 6.1.4 данного раздела. Стрелки указателей скорости на приборной доске правого пилота (оператора на самолете Ан-30) и на установке должны перемещаться плавно, без механических затираний.</p> <p>6.1.7. Подсоединить установку с помощью переходника к приемнику ПВД-1 (на самолете Ан-30 — к левому ПВД-7). Включите питание по постоянному току на борт самолета. (6)</p> <p>6.1.8. Снять контровку с ручки крана «ДИНАМИКА: ОСНОВНАЯ, РЕЗЕРВНАЯ» на левом пульте и установить ее в положение «РЕЗЕРВНАЯ».</p> <p>Ручка должна легко поворачиваться из одного крайнего положения в другое. Крайние положения должны фиксироваться, при этом должен быть слышен щелчок фиксатора.</p> <p>6.1.9. Выполнить операции, указанные в пп. 6.1.3, 6.1.4 данного раздела. $\sqrt{(6)}$</p> <p>6.1.10. Переключить кран на левом пульте в положение «ОСНОВНАЯ» и законтрить его. $\sqrt{(6)}$</p>	<p>будет наблюдаться механическое затирание стрелки, указатель КУС-730/1100 заменить. Если прибор окажется работоспособным, продуть трубопроводы системы полного давления согласно п. 1 данного раздела.</p> <p>Неисправный кран заменить.</p>	

$\sqrt{(6)}$

Отключите питание по постоянному току.

30

$\sqrt{(6)}$

При создании скорости по прибору КУС-730/1100 установки равной 70—100 км/ч на пульте правого пилота должен мигать светосигнализатор "РАБОТА ЛПМ".

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>6.1.11. На самолете Ан-26 (на самолете Ан-30, доработанном по бюллетеню 429БУ-Г) проверить функционирование указателя скорости КУС-730/1100 штурмана согласно пп. 6.1.3, 6.1.4 данного раздела.</p> <p>6.2. Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов от систем статического давления приемников ПВД-7.</p> <p>6.2.1. Установить заглушки на статические камеры С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на правом борту фюзеляжа.</p> <p>6.2.2. Подсоединить установку с помощью спецпереходника к статической камере С₁ приемника ПВД-7 на левом борту с надписью «ЛЕВ. ЛЕТЧИК» (на самолете Ан-30 — «ЛЕВ. ЛЕТЧИК, ШТУРМАН»).</p> <p>6.2.3. Создать плавное разрежение [не допуская заброса стрелок вариометра левого пилота (штурмана) на величину более чем 20 м/с], соответствующее скорости 600 км/ч по шкале указателя скорости КУС-730/1100 на проверочной установке.</p> <p>6.2.4. Сравнить показания указателей скорости левого пилота (штурмана) с показаниями указателя скорости КУС-730/1100 на проверочной установке при отметке шкалы «600 км/ч».</p> <p>Показания указателей скорости КУС-730/1100 левого пилота (штурмана) могут отличаться от показаний КУС-730/1100 на установке на величину инструментальной погрешности (т. е. для штатного КУС-730/1100 величина допустимой погрешности составит ±10 км/ч).</p> <p>6.2.5. Плавно открыть кран проверочной установки и сравнить давление в системе с атмосферным (не допуская заброса стрелок вариометра на величину более 20 м/с).</p> <p>При отсутствии давления в системе стрелки указателей скорости должны установиться на нулевой отметке шкалы. Отклонение может составлять ±2 мм.</p> <p>6.2.6. Вышеописанным в пп. 6.2.3—6.2.5 способом производить проверку работоспособности приборов второго пилота (оператора) от статической камеры С₂ с надписью «ПРАВ. ЛЕТЧИК» (на самолете Ан-30 — «ПРАВ. ЛЕТЧИК», ОПЕРАТОР, САМОПИСЦЫ).</p> <p>Примечание. Проверку работоспособности анероидно-мембранных приборов от приемника статического давления правого пилота производить при включенном электропитании высотомера УВИД-30-15К.</p>	<p>При механическом затирании стрелок неисправные приборы заменить.</p> <p>При несоответствии показаний неисправный указатель скорости заменить.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ СОЗДАВАТЬ:

- РАЗРЕЖЕНИЕ В СИСТЕМЕ СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ ВЫСОТЕ БОЛЕЕ 10 000 М;
- ДАВЛЕНИЕ В СИСТЕМЕ СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ БОЛЕЕ 810 ММ РТ. СТ;
- РАЗРЕЖЕНИЕ В СИСТЕМАХ СТАТИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ СКОРОСТИ БОЛЕЕ 700 КМ/Ч.

6.2.7. Подсоединить с помощью спецпереходника установку к статической камере С₂.

(5) 6.2.8. Включите питание по постоянному току на борт самолета.

✓(6) 6.2.9.

Создайте плавное разряжение, соответствующее скорости 70-100 км/ч по КУС-730/1100 установки. При этом на пульте правого пилота должен мигать светосигнализатор "РАБОТА ЛПМ".

Примечание. На самолете Ан-30 светосигнализатор "РАБОТА ЛПМ" должен мигать при проверке статической системы от камеры С₂.

6.2.10. Плавно открывая кран установки сравнивать давление в системе с атмосферным. Стрелки указателя скорости установки должны установиться на нулевой отметке шкалы. Отклонение может составлять ± 2 мм.

6.2.11. Снять заглушки со статических камер С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7, расположенного на правом борту и установить их на статические камеры С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на левом борту.

6.2.12. Аналогично пп. 6.2.2—6.2.10 проверить работоспособность анероидномембранных приборов от статических камер С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на правом борту.

Неисправный прибор замените. Если прибор окажется работоспособным, продуйте систему сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²). Повторите проверку.

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>6.2.13. Установить заглушки на приемники полного и статического давлений на правом и левом бортах фюзеляжа. Отключите питание по постоянному току от борта самолета. (6)</p> <p>Примечание. При проверке анероидно-мембранных приборов перед вылетом (после облива самолета) разрешается создавать давление и разрежение по указателю скорости КУС-730/1100, соответствующее скорости до 300 км/ч, со скоростью по варисметру 20 м/с.</p>		
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Установка типа КПУ-3.	Чехлы 24-9525-760; заглушки 24-9525-450; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; спецзаглушки и спецпереходники.	Проволока медная ММ—0,3, ГОСТ 2112—79; пломба 2444А.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На страницах 34—36	
Пункт РО	Проверка функционирования обогрева приемников полного и статического давлений, датчика ДУА	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>7.1. Снять чехлы и заглушки с приемников полного и статического давлений и датчика ДУА на левом и правом бортах фюзеляжа.</p> <p>7.2. Проверка функционирования обогрева приемников полного и статического давлений, датчика ДУА на самолетах Ан-24, Ан-26.</p> <p>7.2.1. Включить на щите АЗС: три АЗС-10 «ОБОГРЕВ ПВД ЛЕВОГО ЛЕТЧИКА», «ОБОГРЕВ ПВД ПРАВОГО ЛЕТЧИКА», «ОБОГРЕВ ПВД САМОПИСЦА (ШТУРМАНА)», АЗС-10 «АУАСП», два АЗС-2 «ТЕМПЕРАТУРА МАСЛА ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ», «ТЕМПЕРАТУРА МАСЛА ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ».</p> <p>На правой панели приборной доски самолета Ан-24 должен загореться красный светосигнализатор «ОТКАЗ ОБОГРЕВА ПВД».</p> <p>На самолете Ан-26 должны загореться два красных светосигнализатора «ОТКАЗ ПВД ЛЕВ.», «ОТКАЗ ПВД ПРАВ., ПВД-1М».</p> <p>7.2.2. Установить переключатели «ОБОГРЕВ ПВД—КОНТРОЛЬ» на горизонтальной панели правого пилота в положение «ОБОГРЕВ ПВД».</p> <p>При этом красные светосигнализаторы «ОТКАЗ ОБОГРЕВА ПВД» должны погаснуть, а на горизонтальной панели должны загореться три зеленых светосигнализатора: «ПВД-7» левого пилота, «ППД-1» и «ПВД-7» правого пилота.</p>		<p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить блоки сигнализации обогрева ПВД-7. При помощи принципиальных и фидерных схем определить и устранить неисправность.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
<p>7.2.3. Проверить на ощупь нагрев датчика ДУА.</p> <p>Нагрев датчика ДУА должен ощущаться рукой.</p> <p>7.2.4. Установить переключатели «ОБОГРЕВ ПВД—КОНТРОЛЬ» в положение «КОНТРОЛЬ».</p> <p>На самолете Ан-24 должны загореться по два зеленых светосигнализатора исправности обогрева резервных приемников статического давления левого и правого пилотов и светосигнализатор «КОНТРОЛЬ ДУА».</p>		<p>На самолете Ан-24 установите поочередно переключатели «ОБОГРЕВ ПВД - КОНТРОЛЬ» из положения «ОБОГРЕВ» в нейтральное положение и обратно. Красный светосигнализатор «ОТКАЗ ОБОГРЕВА ПВД» должен загораться в нейтральном положении переключателя.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>На самолете Ан-26 должен загореться один светосигнализатор «КОНТРОЛЬ ДУА». Установите переключатели "ОБОГРЕВ ПВД - КОНТРОЛЬ" в нейтральное положение.</p> <p>7.3. Проверка функционирования обогрева приемников полного и статического давлений, датчика ДУА на самолете Ан-30</p> <p>7.3.1. Включить на щите АЗС три АЗС-10 обогрева ПВД: «ППД-1М», «ЛЕВ. БОРТ», «ПРАВ. БОРТ», два АЗС-2 «СИГНАЛ ОТКАЗА ОБОГР. ПВД, t° МАСЛА ЛЕВ. ДВИГ», «СИГНАЛ ОТКАЗА ОБОГР. ПВД, t° МАСЛА ПРАВ. ДВИГ», АЗС-2 «СОРЦ», АЗС-10 «АУАСП».</p> <p>Должны загореться светосигнализаторы «ОТКАЗ ПВД-7 ЛЕВ.», «ОТКАЗ ПВД-7 ПРАВ.», «ППД-1М» и мигать светосигнализатор-кнопка системы СОРЦ-1 на средней панели приборной доски пилотов.</p> <p>7.3.2. Установить выключатели обогрева ПВД «ЛЕВ. БОРТ», «ППД-1М» и «ПРАВ. БОРТ» на горизонтальной панели правого пульта в положение «ОБОГРЕВ ПВД»</p> <p>Должны загореться зеленые светосигнализаторы «ПВД-7», «ППД-1М» и «ПВД-7» на правом пульте, и светосигнализаторы «ОТКАЗ ПВД-7 ЛЕВ.», «ОТКАЗ ПВД-7 ПРАВ.», «ППД-1М» — погаснуть.</p> <p>7.3.3. Установить выключатели электрообогрева ПВД на правом пульте в положение «ОТКЛ.».</p> <p>Должны погаснуть светосигнализаторы «ПВД-7», «ППД-1М» и «ПВД-7» на правом пульте и загореться светосигнализаторы «ОТКАЗ ПВД-7 ЛЕВ.», «ОТКАЗ ПВД-7 ПРАВ.», «ППД-1М».</p> <p>7.3.4. Установить выключатели обогрева ПВД «ЛЕВ. БОРТ», «ПРАВ. БОРТ», ДУА на правом пульте в положение «КОНТРОЛЬ» и убедиться в исправности обогрева резервных приемников статического давления и датчика ДУА.</p> <p>Должны загореться четыре зеленых светосигнализатора «РЕЗЕРВ. СТАТ. ЛЕВ. ЛЕТЧ.», «РЕЗЕРВ. СТАТ. ПРАВ. ЛЕТЧ.» и светосигнализатор «КОНТРОЛЬ ДУА»</p> <p>7.3.5 Установить выключатели обогрева ПВД на правом пульте в положение «ОТКЛ.».</p>	<p>(6)</p> <p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить блоки сигнализации обогрева ПВД-7. При помощи принципиальных и фидерных схем определить и устранить неисправность.</p>	<p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Должны погаснуть четыре светосигнализатора «РЕЗЕРВ. СТАТ. ЛЕВ. ЛЕТЧ.» и «РЕЗЕРВ. СТАТ. ПРАВ. ЛЕТЧ.» и светосигнализатор «КОНТРОЛЬ ДУА».</p> <p>7.3.6. Установить выключатель «ОБОГРЕВ ДУА—КОНТРОЛЬ» в положение «ОБОГРЕВ ДУА». Проверить на ощупь нагрев датчика ДУА. Нагрев датчика должен ощущаться рукой.</p> <p>7.3.7. Установить выключатель «ОБОГРЕВ ДУА—КОНТРОЛЬ» в положение «ОТКЛ.».</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ВКЛЮЧАТЬ ОБОГРЕВ ПРИЕМНИКОВ ВОЗДУШНЫХ ДАВЛЕНИЙ И ДАТЧИКА ДУА НА ЗЕМЛЕ НА ВРЕМЯ БОЛЕЕ 2 МИН ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>7.4. Выключить на щите АЗС все АЗС-10, АЗС-2 обогрева и сигнализации отказа приемников полного и статического давлений, АЗС-10 «АУАСП» и АЗС-2 «СОРЦ».</p> <p>7.5. Установить чехлы и заглушки на приемники полного и статического давлений, на левом и правом бортах фюзеляжа и датчик ДУА.</p>		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На странице 37	
Пункт РО	Проверка бортовых таблиц показаний высотомеров и таблиц поправок указателей скорости	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8.1. Проверить наличие таблиц показаний высотомеров и таблиц поправок указателей скорости у командира, второго пилота и штурмана. Таблицы должны находиться в планшетах на рабочих местах членов экипажа.		При отсутствии таблиц заменить приборы, составить новые поправочные таблицы и поместить их в планшеты.	Т
8.2. Сличить номера приборов с номерами, указанными в таблицах. Номера на приборах и номера, указанные в таблицах, должны совпадать.		При несовпадении номеров приборы заменить, составить новые поправочные таблицы и поместить их в планшеты.	Т
8.3. Вынуть таблицы из планшетов и убедиться в правильности их оформления. Таблицы должны быть чистыми, записи четкими, в них не должно быть исправлений. На обратной стороне таблиц должны быть указаны разборчиво фамилии и подписи лиц, производивших расчет.		При наличии в таблицах исправлений, отсутствии фамилий и подписей лиц, производивших расчет и проверку, приборы заменить, составить новые поправочные таблицы и поместить их в планшеты.	Т
8.4. Установить таблицы в планшеты			Т

К РО самолетов Ан-24 Ан-26 Ач 90	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На стр лица 38—42	
Пункт РО	Проверка герметичности систем статического и полного давлений	Трудоемкость — 0,62 чел-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>9 1 Снять чеку и заглушки с дюймовых полного и статического датчиков установить на место и протереть бортом фюзеляжа</p> <p>9 2 Поочередно подключить к датчикам полного давления на левом и правом бортах фюзеляжа контрольную установку, проверить герметичность систем для этого</p> <p>9 2 1 Создать давление в системе по единицы, соответствующей скорости 600 км/ч</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: НЕ ДАВЛЕНИЕ В СИСТЕМЕ СОЗДАВАТЬ ПЛАВНО И БЫСТРЕЕ ЧЕМ ЗА 20 С НЕ ДОПСКАНТЕ В СИСТЕМЕ ДАВЛЕНИЕ СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ СКОРОСТИ БОЛЬШЕ 700 КМ/Ч</p> <p>9 2 2 Выдержать систему под давлением, соответствующем скорости 600 км/ч в течение 1 мин</p> <p>9 2 3 Убедиться в герметичности системы</p> <p>Система считается герметичной, если стрелка указателя скорости находится в неподвижном состоянии при отсчете 600 км/ч или падение скорости не превышает 2 км/ч за 1 мин</p> <p>9 2 4 Плавно в течение 15-20 с, сравнить давление в системе и убедиться что стрелка прибора установилась на нулевой отметке шкалы</p> <p>Допустимые отклонения могут находиться в пределах ± 2 мм</p> <p>9 3 Проверить исправность резервной системы полного давления нового поколения</p>		<p>При негерметичности системы определить и устранить причину, промазывая трубопроводы раствором нейтрального мыла Подтянуть соединения, заменить трубопроводы с трещинами Продуть систему сжатым воздухом давлением 200 кПа (2 кгс/см²) Повторить проверку</p> <p>Неисправный прибор заметить</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт. роль
<p>На самолетах Ан-24, Ан-26</p> <p>931 Снять контровку с ручки крана «ДИНАМИКА: ОСНОВНАЯ, РЕЗЕРВ-НАЯ» на левом пульте. Проверить плавность его переключения. Ручка крана должна легко проворачиваться из одного положения в другое. Крайние положения должны фиксироваться, при этом должен быть слышен щелчок фиксатора.</p> <p>Установить кран в положение «РЕЗЕРВНАЯ»</p> <p>932 Подсоединить проверочную установку к прибору ПВД-1</p> <p>933 Создать давление в системе соответствующее скорости 600 км/ч. Проверить показания левого указателя скорости.</p> <p>Показания не должны отличаться от показателя контрольного прибора на проверочной установке больше чем на величину инструментальной погрешности (т. е. для КУС-730/100 величина допустимой погрешности ± 10 км/ч)</p> <p>934 Выдерживать систему под давлением, соответствующем скорости 600 км/ч в течение 1 мин.</p> <p>935 Убедиться в герметичности системы.</p> <p>Система считается герметичной, если стрелка указателя скорости не отклоняется в неподвижном состоянии на отметку 600 км/ч или падение скорости не превышает 2 км/ч в 1 мин.</p> <p>936. Плавно в течение 15—20 с снизить давление в системе. Стрелки приборов должны установиться на нулевой отметке шкалы.</p> <p>937 Переключить кран на левом пульте в положение «ОСНОВНАЯ» и законтрить его медной проволокой ММ—0,3.</p> <p>На самолете Ан-30</p> <p>938 Подсоединить проверочную установку к прибору ПВД-7 на левом борту фюзеляжа.</p> <p>939 Выполнить операции, указанные в пп 933—936.</p> <p>9310 Переключить кран на левом пульте в положение «ОСНОВНАЯ» («динамика») и законтрить его.</p>	<p>Неисправный кран заметить</p> <p>Неисправный прибор заметить</p> <p>При отклонении выполнить работы, указанные в п 933</p> <p>Неисправный прибор заметить</p>	

(6)

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>9.4. Проверить герметичность статической системы, для этого:</p> <p>9.4.1. Установить заглушки (заглушку) на статические камеры С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на правом борту.</p> <p>9.4.2. Подсоединить проверочную установку с помощью спецпереходника к статической камере С₁ приемника ПВД-7 на левом борту.</p> <p>9.4.3. Создать вакуум, соответствующий скорости 600 км/ч. Скорость создания вакуума не должна превышать 20 м/с.</p> <p>9.4.4. Выдержать систему при разряжении, соответствующем скорости 600 км/ч в течение 1 мин.</p> <p>9.4.5. Убедиться в герметичности системы. Система считается герметичной, если стрелка указателя скорости находится в неподвижном состоянии на отметке «600 км/ч» или падение скорости не превышает 2 км/ч за 1 мин.</p> <p>9.4.6. Пленно выровнять давление с атмосферным (не допуская заброса стрелок вариометра на величину более 20 м/с).</p> <p>Стрелки указателей скорости должны установиться на нулевой отметке шкалы.</p> <p>Допустимые отклонения могут находиться в пределах ± 2 мм.</p> <p>9.4.7. Вышеописанным способом произвести проверку герметичности системы статического давления от камер С₂ и С₃.</p> <p>Примечание. Проверку герметичности системы статического давления правого пилота производить при включенном электропитании высотомера УВИД-30-15К.</p> <p>9.4.8. Установить заглушки на статические камеры С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на левом борту.</p> <p>9.4.9. Подсоединить проверочную установку с помощью спецпереходника к статической камере С₁ приемника ПВД-7 на правом борту.</p> <p>9.4.10. Выполнить операции, указанные в пп. 9.4.2—9.4.9. (6)</p> <p>9.4.11. Снять заглушки со статических камер С₁, С₂, С₃ приемника ПВД-7 на левом борту, отсоединить проверочную установку.</p> <p>9.5. Проверить герметичность резервной системы статического давления.</p>	<p>При негерметичности системы выполнить работы, указанные в п. 9.2.3.</p> <p>Неисправный прибор заменить.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>На самолетах Ан-24, Ан-30</p> <p>9.5.1. Установить заглушки на отверстия приемников статического давления на правом борту фюзеляжа.</p> <p>9.5.2. Подсоединить проверочную установку к приемнику статического давления левого пилота на левом борту.</p> <p>9.5.3. Снять контровку с ручки крана «СТАТИКА: ОСНОВНАЯ, РЕЗЕРВНАЯ» на левом пульте. Проверить плавность его переключения. Ручка крана должна легко проворачиваться из одного крайнего положения в другое. Крайние положения должны фиксироваться, при этом должен быть слышен щелчок фиксатора.</p> <p>Установить ручку крана в положение «РЕЗЕРВНАЯ».</p> <p>9.5.4. Создать при помощи проверочной установки давление, соответствующее скорости 600 км/ч.</p> <p>Скорость создания вакуума не должна превышать более 20 м/с.</p> <p>9.5.5. Сравнить показания указателя скорости левого пилота с показаниями указателя скорости проверочной установки.</p> <p>Показания указателя скорости левого пилота могут отличаться от показаний контрольного указателя скорости на установку на величину инструментальной погрешности (т. е. для КУС-730/1100 величина допустимой погрешности ± 10 км/ч).</p> <p>9.5.6. Выдержать систему под вакуумом, соответствующим скорости 600 км/ч, в течение 1 мин.</p> <p>9.5.7. Убедиться в герметичности системы.</p> <p>Система считается герметичной, если стрелка указателя скорости находится в неподвижном состоянии на отметке 600 км/ч или падение скорости не превышает 2 км/ч за 1 мин.</p> <p>9.5.8. Установить давление в системе, равное атмосферному. (не допуская заброса стрелок вариометра на величину более 20 м/с).</p> <p>При этом стрелки указателей скорости должны установиться на нулевой отметке шкалы.</p> <p>9.5.9. Подсоединить проверочную установку к приемнику статического давления правого пилота.</p> <p>9.5.10. Выполнить операции, указанные в пп. 9.5.3—9.5.8.</p>	<p>Неисправный кран заменить.</p> <p>При негерметичности системы выполнить работы, указанные в п. 9.2.3.</p> <p>Неисправный прибор заменить.</p>	<p>Конт- роль</p>

(б)

(б)

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>9.5.11. Снять заглушки с приемников статического давления на правом борту и установить их на приемники на левом борту фюзеляжа.</p> <p>9.5.12. Подсоединить проверочную установку к приемнику статического давления левого пилота на правом борту фюзеляжа.</p> <p>9.5.13. Выполнить операции, указанные в пп. 9.5.4—9.5.8</p> <p>9.5.14. Подсоединить проверочную установку к приемнику статического давления правого пилота.</p> <p>9.5.15. Выполнить операции, указанные в пп. 9.5.4—9.5.8.</p> <p>9.5.16. Установить краны системы статического давления на левом и правом пультах пилотов в положение «ОСНОВНАЯ» и законтрить их. На самолете Ан-26</p> <p>9.5.17. Вскрыть люки радиоотсека и электроотсека. Снять предохранительные колпачки со штуцеров резервной системы статического давления.</p> <p>9.5.18. Подсоединить поочередно проверочную установку к штуцерам резервной системы левого и правого пилотов.</p> <p>9.5.19. Проверить герметичность резервной системы статического давления, как указано в пп. 9.5.3—9.5.8.</p> <p>9.5.20. Отсоединить проверочную установку от штуцеров резервной системы статического давления, установить на них предохранительные колпачки. Закрыть люки радиоотсека и электроотсека.</p> <p>9.6. Установить чехлы и заглушки на приемники полного и статического давлений на левом и правом бортах фюзеляжа.</p>		
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Проверочная установка типа КПУ-3.	Отвертка, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Проволока медная ММ—0,3, ГОСТ 2112—79; пломба 2444А.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 43—44	
Пункт РО	Осмотр влагоотстойников систем полного и статического давлений	Трудоемкость — 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>10.1. Вскрыть крышку люков «ОТСТОЙНИКИ ПВД» на правом и левом бортах фюзеляжа, панели пола в районе установки самописца КЗ-63 (на самолетах Ан-26 — между шп. № 10—11), осмотреть влагоотстойники в указанных местах, а также в кабине экипажа по правой и левой сторонам между шп. № 3—6, у центрального пульта управления (дополнительно на самолетах Ан-30 — в районе установки статоскопов и в кабине штурмана).</p> <p>Стаканы влагоотстойников должны быть чистыми, прозрачными, не должны иметь трещин. В стаканах не должно быть воды и льда. На дне стакана должен находиться поплавок.</p> <p>Примечание. В случае мойки самолета эту операцию производить после окончания мойки.</p> <p>10.2. Проверить крепление влагоотстойников. В местах крепления влагоотстойников не должно быть люфта.</p> <p>10.3. Закрывать крышки люков «ОТСТОЙНИКИ ПВД» на правом и левом бортах фюзеляжа, закрыть панели пола.</p>		<p>При наличии трещин, воды, льда и грязи влагоотстойник заменить согласно технологическим указаниям вып. 20, ч. 3.</p> <p>Продуть трубопроводы сжатым воздухом согласно технологическим указаниям вып. 20, ч. 2.</p> <p>Снятый влагоотстойник сдать в лабораторию для технического обслуживания.</p> <p>Подтянуть болты крепления влагоотстойников к кронштейну.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

Контрольно-проверочная
аппаратура (КПА)

Инструмент и приспособления

Расходные материалы

Отвертка, ГОСТ 17199—71.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На страницах 45—69	
Пункт РО	Проверка функционирования приборного оборудования под током	Трудоемкость — 0,72 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.1. Подключить к бортовой сети самолета аэродромные источники электроэнергии (выполняет техник по электрооборудованию, см. вып. 18, ч. 1). Включить преобразователь ПТ-1000 или ПТ-1000 ОСН (выполнять совместно с техником по электрооборудованию). Напряжение по вольтметру контроля бортсети напряжением 36 В должно быть 34—38 В, частота 380—420 Гц.</p> <p>11.2. Проверить функционирование авиагоризонтов АГД-1 (АГД-1с) левого и правого пилотов, для этого: 11.2.1. На щите АЗС включить АЗС «АГД» и АЗР-15 «ПТ-200 ДЛЯ АГД ЛЕВ.» (при их наличии). Должны загореться светосигнализаторы на указателях АГД.</p> <p>11.2.2. Включить выключатель «АГД» на левой панели приборной доски. Не позднее чем через 15 с должен погаснуть светосигнализатор на левом указателе АГД. На самолетах, оборудованных системой БКЖ-18 должны погаснуть светосигнализаторы «ОТКАЗ АГ ЛЕВ.» над козырьками левой и правой панелей приборной доски.</p> <p>11.2.3. Установить ручкой центровки тангажа индекс центровки тангажа на нулевую отметку шкалы. Через 2—3 мин показания указателя по крену и тангажу должны соответствовать стояночному углу самолета.</p> <p>11.2.4. Перемещая ручку центровки тангажа индекс центровки вверх и вниз, следить за шкалой тангажа. Шкала тангажа должна соответственно перемещаться вверх и вниз.</p>		<p>Устранить неисправность в электроцепях питания бортсети напряжением 36 В (выполняет техник по электрооборудованию).</p> <p>Проверить лампы и предохранители СП-1, СП-2. Неисправные заменить. АГД заменить. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Неисправность устранить.</p>	<p>Т</p> <p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.2.5. Установить индекс центровки угла тангажа на нулевую отметку шкалы.</p> <p>11.2.6. Включить выключатель «АГД» на правой панели приборной доски. Проверить правый АГД согласно пп. 11.2.2—11.2.5.</p> <p>11.2.7. Сличить показания указателей АГД левого и правого пилотов.</p> <p>Показания указателей АГД левого и правого пилотов не должны отличаться более чем на 1,5°.</p> <p>11.2.8. Выключить авиагоризонты, АЗС, «АГД».</p> <p>11.3. Проверить функционирование авиагоризонта АГБ-ЗК, для этого:</p> <p>11.3.1. Нажать кнопку «НАЖАТЬ ПЕРЕД ПУСКОМ», расположенную на авиагоризонте АГБ-ЗК.</p> <p>11.3.2 Включить выключатель «АГБ» на левой панели приборной доски. На авиагоризонте с левой стороны должен убираться флажок сигнализации отката питания. Через 1,5 мин после запуска показания авиагоризонта должны установиться по крену и тангажу в соответствии со стояночным углом самолета. Звук от вращения ротора гиromотора должен быть ровным, не должно быть посторонних шумов.</p> <p>11.3.3. Повернуть ручку кремальеры на авиагоризонте АГБ-ЗК по часовой стрелке до упора</p> <p>При повороте кремальеры шкала тангажа должна перемещаться вниз, а индекс — вверх.</p> <p>Кремальера в диапазоне перемещения должна вращаться без механических затираний и рывков.</p> <p>Повернуть ручку кремальеры против часовой стрелки до упора.</p>	<p>Заменить указатель АГД. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить положение пузырьков левого и правого гиродатчиков.</p> <p>Отрегулировать положение гиродатчиков в соответствии с положением самолета так, чтобы разница показаний АГД-1 не превышала $\pm 1,5^\circ$.</p> <p>Заменить АГД-ЗК. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	<p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>При повороте кремальеры шкала тангажа должна перемещаться вверх, а индекс — вниз.</p> <p>Кремальера должна вращаться без механических затираний и рывков.</p> <p>11.3.4. Включить АЗС-5 «ПОДСВЕТ ПРИБОР. НА ДОСКЕ ЛЕТЧ.» на щите АЗС. Установить переключатель подсвета приборов в положение «ОСВЕЩЕН. ПРИБОР.».</p> <p>Шкалы авиагоризонта АГБ-ЗК должны освещаться красным светом.</p> <p>11.3.5. Выключить выключатель подсвета приборов (установить его в нейтральное положение).</p> <p>11.4. Проверить исправность светосигнализаторов предельных кренов и сказа авиагоризонтов, для этого:</p> <p>11.4.1. Нажать кнопку «ПРОВ. ЛАМП.», расположенную на козырьке левой панели приборной доски.</p> <p>Должны загореться все светосигнализаторы, расположенные на козырьках левой и правой панелей приборной доски.</p> <p>Отпустить кнопку.</p> <p>Светосигнализаторы должны погаснуть.</p> <p>11.4.2. Нажать кнопку «ПРОВ. ЛАМП.», расположенную на козырьке правой панели приборной доски.</p> <p>Должны загореться все светосигнализаторы на козырьках левой и правой панелей приборной доски.</p> <p>Отпустить кнопку.</p> <p>Светосигнализаторы должны погаснуть.</p>	<p>Если при повороте кремальеры имеют место механическое затирание и рывки, заменить прибор.</p> <p>Заменить неисправные лампы. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	<p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.4.3. Установить переключатель «ОСВЕЩЕН. ПРИБОР—АВАРИЙН.» в положение «ОСВЕЩЕН. ПРИБОР.». Поочередно нажать кнопки «ПРОВ. ЛАМП.» над козырьками левой и правой панелей приборной доски.</p> <p>Яркость свечения светосигнализаторов должна быть менее интенсивной, чем при проверке по пп. 11.4.1, 11.4.2.</p> <p>11.5. Проверить функционирование блока БКК-18.</p> <p>11.5.1. Включить два АЗС-2 «БКК-18» на щите АЗС.</p> <p>11.5.2. Включить выключатель БКК на левой панели приборной доски. Должны погаснуть светосигнализаторы «НЕТ КОНТРОЛЯ АГ» на козырьках левой и правой панелей приборной доски, что свидетельствует об исправности СНП-1, питающего блок БКК-18 постоянным током.</p> <p>11.5.3. Нажать переключатель «КОНТРОЛЬ ИСПРАВИ. БКК» в положение «I» на пульте левого пилота.</p> <p>При нажатии переключателя должны загореться зеленый светосигнализатор над переключателем «КОНТРОЛЬ ИСПРАВИ. БКК», светосигнализаторы «ОТКАЗ АГ ЛЕВ.», «ОТКАЗ АГ ПРАВ.», «ОТКАЗ АГ РЕЗЕРВ.» на козырьках левой и правой панелей приборной доски и светосигнализаторы на левом и правом АГД.</p> <p>Отпустить переключатель.</p> <p>Все светосигнализаторы должны погаснуть.</p> <p>11.5.4. Нажать переключатель «КОНТРОЛЬ ИСПРАВ. БКК» в положение «II».</p> <p>Все светосигнализаторы, указанные в п. 11.5.3. должны загореться.</p> <p>Отпустить переключатель.</p> <p>Все светосигнализаторы должны погаснуть.</p> <p>11.5.5. Выключить выключатели «АГД», «АГБ», «БКК-18» на левой панели и АГД на правой панели приборной доски.</p> <p>11.5.6. Выключить АЗС «АГД», «БКК-18», АЗР-15 «ПТ-200 ДЛЯ АГД ЛЕВ.» на щите АЗС.</p>	<p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Замнить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	<p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>11.6. Проверить функционирование электрического указателя поворота ЭУП. 11.6.1. Включить АЗС «ЭУП» на щите АЗС. 11.6.2. Включить выключатель «ЭУП» на левой (правой) панели приборной доски. Стрелка прибора должна находиться на нулевой отметке шкалы. 11.6.3. Через 2—3 мин нажатием переместить панель приборной доски пилота влево и вправо в пределах амортизаторов. Указатель должен реагировать соответственно на левый и правый разворот, что определяется по отклонению стрелки. 11.6.4. Выключить выключатель «ЭУП» на панели приборной доски и АЗС на щите АЗС.</p>	<p>Проверить наличие питания прибора. Устранить неисправность. Заменить прибор.</p>	<p>И</p>
<p>11.7. Проверить функционирование гироиндукционного компаса ГИК. 11.7.1. Включить АЗС «ГИК» на щите АЗС. 11.7.2. Включить выключатель «ГИК» на правой панели приборной доски (на самолете Ан-26 — на щитке штурмана). 11.7.3. Через 1—3 мин после включения нажать кнопку «БЫСТРОЕ СОГЛАС. КОМПАСА». Стрелки указателей должны установиться по направлению курса самолета (направление курса определять по компасу КИ-13). Допускаются колебания стрелок относительно согласованного положения на величину не более $\pm 1^\circ$.</p>	<p>Заменить прибор. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	<p>И</p>
<p>11.7.4. Отпустить кнопку «БЫСТРОЕ СОГЛАС. КОМПАСА». Стрелки указателей должны показывать направление курса самолета. Разница между показаниями указателей ГИК и компаса КИ-13 не должна превышать 6°. 11.7.5. Сравнить показания указателей ГИК. Расхождение между показаниями не должно превышать 2°. 11.7.6. Выключить выключатель «ГИК» и АЗС на щите АЗС. 11.8. Проверить функционирование гирополукомпаса ГПК. 11.8.1. Включить АЗС «ГПК» на щите АЗС. 11.8.2. Включить выключатель «ГПК» на правой панели приборной доски (на самолетах Ан-26 — на щитке штурмана).</p>		<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Шкала гиродатчика ГПК должна совершать колебательные движения. Работа гиromотора должна прослушиваться.</p> <p>Через 10 мин прибор должен давать устойчивые показания.</p> <p>11.8.3. Сравнить показания указателей ГПК правого и левого пилотов с показанием гиродатчика ГПК и между собой (при палочки двух ЗК-2).</p> <p>Разность показаний между ЗК-2 и гиродатчиком не должна превышать 1°, а между двумя ЗК-2 — 2°.</p> <p>11.8.4. Проверить малую скорость разворота шкалы прибора вправо и влево. Повернуть рукоятку «ЗАДАТЧИК КУРСА» на пульте управления на 45° вправо и затем влево.</p> <p>Шкала прибора должна отклониться соответственно по часовой, а затем против часовой стрелки. Минимальная скорость разворота шкалы вправо и влево должна быть 30—95 °/мин.</p> <p>Синхронно со шкалой гиродатчика должны разворачиваться стрелки левого и правого ЗК-2.</p> <p>11.8.5. Проверить большую скорость разворота шкалы прибора вправо и влево.</p> <p>Повернуть рукоятку «ЗАДАТЧИК КУРСА» на пульте управления на 120—150° вправо, а затем влево.</p> <p>Шкала прибора должна отклониться соответственно по часовой, а затем против часовой стрелки. Максимальная скорость разворота шкалы прибора должна быть не менее 180 °/мин.</p> <p>Синхронно со шкалой гиродатчика должны разворачиваться стрелки левого и правого указателей ГПК.</p> <p>11.8.6. Проверить разворачивание шкал указателей ЗК-2 кремальерами на панелях левого и правого пилотов.</p> <p>При поворачивании кремальер влево и вправо должны разворачиваться шкалы и стрелки ЗК-2.</p>	<p>Заменить прибор. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить несправность.</p> <p>Заменить прибор.</p> <p>Заменить пульт управления ГПК. Заменить прибор.</p> <p>Заменить указатель.</p>	

(6)

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.8.7. Выключить выключатель ГПК на правой панели приборной доски (на щитке штурмана). Выключить АЗС «ГПК» на щите АЗС.</p> <p>11.9. Проверить функционирование сигнализаторов РИО-3.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: 1. УБЕДИТЬСЯ, ЧТО ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ «КРЫЛО И ОПЕР. ВХОД РУ-19-300» ВЫКЛЮЧЕН.</p> <p>2. УБЕДИТЬСЯ, ЧТО КОНЦЕВЫЕ ВЫКЛЮЧАТЕЛИ ЛЕВОЙ И ПРАВОЙ СТОЕК ШАССИ РАЗОМКНУТЫ (ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПЕРЕГОРАНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ ОБОГРЕВА ДАТЧИКОВ РИО-3).</p> <p>11.9.1. Снять защитные кожухи со штырей датчиков на левой и правой сторонах фюзеляжа.</p> <p>11.9.2. Включить АЗР-15 (АЗС-10) «РИО-3 ПРАВ.» и АЗР-15 (АЗС-10) «РИО-3 ЛЕВ.» на щите АЗС.</p> <p>11.9.3. Установить переключатель «СИГНАЛ ОБЛЕДЕНЕНИЯ—КОНТРОЛЬ» в положение «КОНТРОЛЬ».</p> <p>11.9.4. Через 3 мин после включения надеть защитный кожух на штырь правого датчика.</p> <p>Не позднее, чем через 15 с должны загореться светосигнализаторы «КОНТРОЛЬ ОБОГРЕВА РИО ПРАВ.», «ОБЛЕДЕНЕН САМОЛЕТ» и «ОБЛЕДЕНЕНИЕ», а светосигнализатор «ПОС НЕ ВКЛ.» должен мигать.</p> <p>11.9.5. Снять защитный кожух со штыря правого датчика.</p> <p>Через (5 ± 3) с должен погаснуть светосигнализатор «КОНТРОЛЬ ОБОГРЕВА РИО ПРАВ.» через (20 ± 20) с должны погаснуть светосигнализаторы «ОБЛЕДЕНЕНИЕ САМОЛЕТА», «ОБЛЕДЕНЕНИЕ» и «ПОС НЕ ВКЛ.»</p> <p>11.9.6. Выполнить работы по пп. 11.9.3—11.9.5 для проверки левого датчика.</p> <p>11.9.7. Установить переключатель «СИГНАЛ ОБЛЕДЕНЕНИЯ—КОНТРОЛЬ» в положение «СИГНАЛ ОБЛЕДЕНЕНИЯ».</p>	<p>Проверить исправность ламп светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фирменным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Подрегулировать чувствительность прибора потенциометром «ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТЬ ТОЧНО».</p> <p>Заменить прибор.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт роль
<p>11.9.8. Надеть защитный кожух на штырь правого датчика. Не позднее, чем через 15 с должны загореться светосигнализаторы «ОБЛЕДЕН. САМОЛЕТА» и «ОБЛЕДЕНЕНИЕ», а светосигнализатор «ПОС НЕ ВКЛ.» должен мигать.</p> <p>11.9.9. Снять защитный кожух с правого датчика.</p> <p>11.9.10. Выполнить работы по пп. 11.9.8, 11.9.9. для проверки левого датчика.</p> <p>11.9.11. Установить выключатель «СИГНАЛ. ОБЛЕДЕНЕНИЯ—КОИТ-РОЛЬ» на правой панели приборной доски в нейтральное положение.</p> <p>11.9.12. Выключить АЗР-15 (АЗС-10) «РИО-3 ЛЕВ.».</p> <p>11.9.13. Надеть защитный кожух на штырь правого датчика. Не позднее, чем через 15 с должны загореться светосигнализаторы «ОБЛЕДЕН. САМОЛЕТА» и «ОБЛЕДЕНЕНИЕ».</p> <p>11.9.14. Снять защитный кожух со штыря правого датчика. Через 15—40 с должны погаснуть светосигнализаторы «ОБЛЕДЕН. САМОЛЕТА» и «ОБЛЕДЕНЕНИЕ».</p> <p>11.9.15. Выключить АЗР-15 «РИО-3 ПРАВ.» и включить АЗР-15 «РИО-3 ЛЕВ.».</p> <p>11.9.16. Выполнить работы по пп. 11.9.13, 11.9.14 для проверки левого датчика.</p> <p>11.9.17. Выключить АЗР-15 (АЗС-10) «РИО-3 ЛЕВ.».</p> <p>11.9.18. Надеть защитные кожухи на штыри датчиков.</p> <p>11.10. Проверить функционирование автопилота с блоком кренов БКК-18.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ СИЛЬНЫХ ПОРЫВАХ ВЕТРА ПРОВЕРКУ РАБОТСПОСОБНОСТИ АУТОПИЛОТА НЕ ПРОИЗВОДИТЬ. УБЕДИТЬСЯ В ОТСУТСТВИИ СТРЕМЯНОК В РАБОЧЕЙ ЗОНЕ РУЛЕЙ И ЭЛЕРОНОВ.</p> <p>11.10.1. Включить АЗС «ГИК-1» «ГПК-52АП», «АГД-1» правого пилота и автопилота на ште АЗС.</p>	<p>Проверить исправность ламп светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фирменным схемам. Заменить прибор.</p>	<p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.10.2. Включить «ГИК-1», «ГПК-52АП», «АГД-1» правого пилота. Убедиться в их работоспособности согласно пп. 11.2, 11.7, 11.8.</p> <p>11.10.3. Включить выключатель «ПРОВЕРКА АП-28Л1 НА ЗЕМЛЕ», расположенный под навигационным столиком, поднять колпачок.</p> <p>11.10.4. Придерживая педали и штурвал, расстопорить органы управления самолетом.</p> <p>11.10.5. Проверить ход органов управления, отклоняя их из одного крайнего положения в другое. Органы управления должны свободно перемещаться без механических затираний и рывков.</p> <p>11.10.6. Проверить ход штурвала триммера руля высоты, перемещая штурвал от себя и на себя. Штурвал должен свободно перемещаться без механических затираний и рывков (пп. 11.10.4—11.10.6 выполняет техник по эксплуатации планера).</p> <p>11.10.7. Установить штурвал триммера руля высоты в нейтральное положение.</p> <p>11.10.8. Установить органы управления самолетом в положение, близкое к нейтральному.</p> <p>11.10.9. Нажать кнопку «БЫСТРОЕ СОГЛАС. КОМПАСА ГИК-1» и отпустить ее после окончания согласования компаса.</p> <p>11.10.10. Включить выключатель «ПИТАНИЕ» на пульте управления автопилота. Через 10—100 с на пульте управления должен загореться желтый светосигнализатор «ГОТОВ».</p> <p>11.10.11. Резко отклонить штурвал самолета от нейтрального положения влево, вправо, на себя и от себя, а педали руля направления — влево, вправо не более, чем на половину хода от нейтрального положения.</p>	<p>Проверить лампу светосигнализатора. Заменить пульт. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>При резком отклонении любого органа управления желтый светосигнализатор «ГОТОВ» на пульте управления должен погаснуть.</p>	<p>Проверить лампу светосигнализатора. Заменить пульт. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	
<p>Вернуть органы управления самолетом в положение, близкое к нейтральному.</p>		
<p>11.10.12. Установить на пульте управления рукоятку «РАЗВОРОТ» в нейтральное положение, а выключатель «ТАНГАЖ» — во включенное положение.</p>	<p>Снять и проверить агрегаты автопилота в лаборатории. Неисправные агрегаты заменить. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить исправность концевых выключателей совмещенного управления на штурвалах.</p> <p>Снять и проверить рулевые машины в лаборатории. Неисправные рулевые машины заменить. При исправных машинах проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	
<p>11.10.13. При горящем желтом светосигнализаторе «ГОТОВ» нажать кнопку включения автопилота на пульте управления автопилота.</p>		
<p>При этом желтый светосигнализатор «ГОТОВ» должен погаснуть, а зеленый светосигнализатор «ВКЛЮЧЕН» загореться. Не должно быть перекачки рулей и элеронов.</p>		
<p>11.10.14. Установить на пульте управления АП выключатель «АВТОТРИММЕР» в положение «ОТКЛЮЧЕНО».</p>		
<p>11.10.15. Прикладывая усилие к органам управления самолетом, убедиться, что рулевые машины включены.</p>		
<p>Рулевые машины должны препятствовать перемещению органов управления самолетом.</p>		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.10.16. Прикладывая усилие, отклонить поочередно педали и штурвал по крену и тангажу до срабатывания ДПОР. Убедиться в пересиливании рулевых машин.</p> <p>При срабатывании ДПОР тангажа должен загореться светосигнализатор «ОТКЛЮЧЕНИЕ РМ ТАНГАЖА», при срабатывании ДПОР крена должен загореться светосигнализатор «ОТКЛЮЧЕНИЕ РМ КРЕНА и НАПРАВЛЕНИЯ», установленные на козырьке левой педали приборной доски.</p> <p>11.10.17 Нажать кнопку «ОТКЛЮЧЕНИЕ АП» на штурвале. Автопилот должен отключиться. Органы управления должны свободно перемещаться, зеленый светосигнализатор должен погаснуть.</p> <p>11.10.18. Установить органы управления самолетом в нейтральное положение.</p> <p>Должен загореться желтый светосигнализатор «ГОТОВ».</p> <p>11.10.19. При загорании светосигнализатора «ГОТОВ» нажать кнопку включения автопилота на пульте АП.</p> <p>На пульте управления должен загореться зеленый светосигнализатор «ВКЛЮЧЕН» Рулевые машины должны препятствовать свободному перемещению органов управления самолетом.</p> <p>Примечание. Если после нажатия кнопки «ОТКЛ. АП» светосигнализатор «ГОТОВ» не загорится, то выключатель «ПРОВЕРКА АП НА ЗЕМЛЕ» поставить в положение «ОТКЛЮЧЕНО», а затем в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>Светосигнализатор «ГОТОВ» должен загореться.</p> <p>11.10.20. Повернуть на пульте управления рукоятку «РАЗВОРОТ» влево и вправо. Элероны должны отклониться в положение левого и правого крена. Рукоятку «РАЗВОРОТ» поворачивать на небольшие углы, чтобы не срабатывали ДПОР.</p> <p>11.10.21. Нажать на пульте АП поочередно левый и правый переключатели «СПУСК—ПОДЪЕМ» сначала в положение «СПУСК», затем в положение «ПОДЪЕМ».</p>	<p>Проверить исправность ламп светосигнализатора. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Заменить ДПОР.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Штурвальная колонка должна отклоняться соответственно от себя и на себя.</p> <p>Руль высоты отклонять на небольшие углы, чтобы не срабатывали ДПОР.</p> <p>11.10.22. Нажать на пульте управления кнопку «КВ».</p> <p>На пульте управления должен загореться зеленый светосигнализатор, сигнализирующий о включении корректора высоты.</p> <p>11.10.23. Нажать переключатель «СПУСК—ПОДЪЕМ» в положение «СПУСК».</p> <p>Зеленый светосигнализатор «КВ» на пульте управления должен погаснуть.</p> <p>11.10.24. Отклонить ручкой «РАЗВОРОТ» и переключателем «СПУСК—ПОДЪЕМ» штурвал на правый крен (подъем), не допуская срабатывания ДПОР.</p> <p>11.10.25. Нажать на пульте управления кнопку «ГОРИЗОНТ».</p> <p>Штурвал и штурвальная колонка должны вернуться в нейтральное положение. Должен загореться зеленый светосигнализатор «КВ».</p> <p>11.10.26. Установить рукоятку «РАЗВОРОТ» в нейтральное положение.</p> <p>11.10.27. Нажать на пульте управления кнопку включения управления автопилотом.</p> <p>Зеленый светосигнализатор «КВ» должен погаснуть.</p> <p>11.10.28. Отклонить ручкой «РАЗВОРОТ» и переключателем «СПУСК—ПОДЪЕМ» штурвал на левый крен (подъем).</p> <p>Повторить работы по пп. 11.10.25—11.10.27.</p> <p>11.10.29. Совместить кремальерой подвижный индекс левого ЗК-2 с неподвижным.</p> <p>11.10.30. Отклонить кремальерой шкалу левого ЗК-2 в сторону отклонения курса на 4—5°.</p>	<p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить неисправную лампу светосигнализатора. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	


Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.10.31. Установить переключатель «ГИК—ГПК—РАЗВОРОТ» в положение «РАЗВОРОТ». Штурвал должен повернуться по часовой стрелке.</p> <p>11.10.32. Отклонить кремальерой шкалу левого ЗК-2 в сторону уменьшения курса на 4—5°. Штурвал должен переместиться против часовой стрелки от нейтрального положения.</p> <p>11.10.33. Установить переключатель «ГИК—ГПК—РАЗВОРОТ» в положение «ГИК». Штурвал должен вернуться в нейтральное положение.</p> <p>11.10.34. Установить на пульте управления выключатель «АВТОТРИММЕР» в положение «ВКЛЮЧЕНО».</p> <p>11.10.35. Потянуть штурвал управления самолетом на себя. Штурвал управления триммером руля высоты должен перемещаться вниз. Через 6—10 с на пульте управления АП и на козырьке приборной доски должен загореться светосигнализатор «УСИЛИЕ НА СЕБЯ».</p> <p>11.10.36. Приложить усилие к штурвалу от себя. Штурвальчик управления триммером РВ должен перемещаться вверх. Через 6—10 с на пульте управления АП и козырьке приборной доски должны загореться светосигнализаторы «УСИЛИЕ ОТ СЕБЯ».</p> <p>11.10.37. Нажать тангенту совмещенного управления на левом штурвале. Рулевые машины должны отключиться. Органы управления самолетом должны свободно перемещаться.</p> <p>11.10.38. Установить органы управления близко к нейтральному положению и отпустить тангенту. Рулевые машины должны включиться и препятствовать свободному перемещению органов управления самолета.</p>	<p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить исправность ламп светосигнализатора. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>11.10.39. Проверить работу тангенты совмещенного управления на правом штурвале согласно пп. 11.10.37, 11.10.38.</p> <p>11.10.40. Включить АЗС-2 «БКК», «АГД-1» левого пилота на щите АЗС и выключатели «БКК», «АГБ-ЗК», «АГД-1» левого пилота на левой панели приборной доски.</p> <p>11.10.41. Установить в положение I или II переключатель БКК «КОНТРОЛЬ I—II» на левом пульте пилота.</p> <p>При этом должны загореться светосигнализаторы «ОТКАЗ АГ ЛЕВ.», «ОТКАЗ АГ ПРАВ.», «ОТКАЗ АГ РЕЗЕРВ», «ОТКАЗ РМ ЭЛЕР», «ОТКАЗ РМ РВ», звенеть звонок и свободно перемещаться органы управления по крену и тангажу. (На самолете Ан-30 светосигнализаторы "ОТКАЗ РМ ЭЛЕР.", "ОТКАЗ РМ РВ" гореть не должны).</p> <p>11.10.42. Опустить переключатель БКК «КОНТРОЛЬ I—II».</p> <p>Должны погаснуть светосигнализаторы «ОТКАЗ АГ ЛЕВ.», «ОТКАЗ АГ ПРАВ.», «ОТКАЗ АГ РЕЗЕРВ.», «ОТКАЗ РМ ЭЛЕР.», «ОТКАЗ РМ РВ» и перестать звенеть звонок</p> <p>11.10.43. Выключить «АЗС-2 «БКК» на щите АЗС и выключатели «БКК», «АГБ-ЗК», «АГД-1» левого пилота на левой панели приборной доски.</p> <p>11.10.44. Нажать кнопку «ОТКЛ. АП» на правом штурвале.</p> <p>Автопилот должен отключиться.</p> <p>Зеленый светосигнализатор «ВКЛЮЧЕН» на пульте АП должен погаснуть, а желтый светосигнализатор «ГОТОВ» загореться. Органы управления самолетом должны свободно перемещаться.</p> <p>11.10.45. Установить выключатель «ПИТАНИЕ» на пульте управления АП в положение «ОТКЛЮЧЕНО».</p> <p>Желтый светосигнализатор «ГОТОВ» должен погаснуть.</p> <p>11.10.46. Установить выключатель «ПРОВЕРКА АП-28Л1 НА ЗЕМЛЕ» в положение «ОТКЛЮЧЕНО» (кнопочку отпустить).</p> <p>11.10.47. Убедиться, что предохранительные колпачки на выключателях «ДПОР» и «АВАРИЙНОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ РМ АВТОП» под навигационным столиком опущены и зафиксированы.</p>	<p>Проверить исправность ламп светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Примечание. Во время проверки АП при работающих двигателях выключатель «ПРОВЕРКА АП-28Л1 НА ЗЕМЛЕ» не включать.</p> <p>11.10.48. Выключить выключатели «ГИК-1», «ГПК-52АП», «АГД-1» на правой панели приборной доски и их АЗС на щите АЗС.</p> <p>11.11. Проверить функционирование автопилота АП-28Л1Ф.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ СИЛЬНЫХ ПОРЫВАХ ВЕТРА ПРОВЕРКУ РАБОТОСПОСОБНОСТИ АУТОПИЛОТА НЕ ПРОИЗВОДИТЬ.</p> <p>Убедиться в отсутствии стремянок в районе рулей и элеронов.</p> <p>11.11.1. Включить АЗС ЦГВ, автопилота на щите АЗС, «ЦГВ-4», «КС-6К» на электрощитке штурмана.</p> <p>11.11.2. Включить «ЦГВ ОСНОВ» на левой панели приборной доски пилотов, «ЦГВ РЕЗЕРВ.» на правой панели приборной доски пилотов.</p> <p>11.11.3. Проверить работоспособность курсовой системы КС-6К согласно ТК № 14.</p> <p>11.11.4. Проверить функционирование автопилота с пульта управления автопилотом аналогично технологии проверки автопилота АП-28Л1 (см. п. 11.10 данной ТК).</p> <p>11.11.5. Проверить функционирование автопилота в режиме управления с места штурмана, для этого:</p> <p>11.11.5.1. Выключить выключатель «ДПОР».</p> <p>11.11.5.2. Включить автопилот с пульта управления автопилотом.</p> <p>11.11.5.3. Установить переключатель «УПРАВЛЕН.» на пульте управления автопилотом в положение «ШТУРМАН».</p> <p>На пульте управления должен зажегаться светосигнализатор «ШТУРМАН», а на щитке штурмана — светосигнальное табло «УПРАВЛЕН. АП ОТ ШТУРМАНА».</p> <p>11.11.5.4. Убедиться, что переключатель «ПЕРВЫЙ РАЗВОРОТ» на автомате разворота АР установлен в положение «ОТКЛ».</p>	<p>Проверить исправность лампы светосигнализатора. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	<p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.11.5.5. Повернуть ручку «РАЗВОРОТ» штурмана по часовой стрелке и против нее. Штурвалы и элероны должны отклоняться в стороны, соответствующие правому и левому разворотам.</p> <p>11.11.5.6. Установить ручку «РАЗВОРОТ» штурмана в нулевое положение.</p> <p>11.11.5.7. Установить на пульте управления курсовой системы КС-6К переключатель режимов работы в положение «ГПК».</p> <p>11.11.5.8. Убедиться, что значение магнитного склонения на шкале указателя штурмана УШ-К равно 0°.</p> <p>11.11.5.9. С помощью переключателя «ЗАДАТЧИК КУРСА» на пульте управления курсовой системы установить на УШ-К курс 90°.</p> <p>11.11.5.10. Установить на автомате разворота АР: а) ручку «ЗПУ» в положение «90°» (по верхней шкале); б) ручку «ЛЕВЫЙ ОТВОРОТ» в положение «30°»; в) ручку «ПРАВЫЙ ОТВОРОТ» в положение «30°»; г) ручку «ЛЕВЫЙ КРЕН» в положение «30°»; д) ручку «ПРАВЫЙ КРЕН» в положение «30°»; е) ручку «КОРРЕКЦИЯ КУРСА» в положение «0°»; ж) переключатель «УГОЛ СНОСА» в положение «ОТКЛ.»;</p> <p>з) переключатель «ЗАХОД НА МАРШРУТ» в положение </p> <p>11.11.5.11. Включить АР, установив переключатель «ПЕРВЫЙ РАЗВОРОТ» в положение «ЛЕВ.». Элероны и руль направления не должны отклоняться от нейтрального положения (допускается небольшой выкок). На АР должен зажегаться светосигнализатор «РАЗВОРОТ ЛЕВЫЙ».</p>	<p>Заменить автомат разворота АР. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить лампу светосигнализатора. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль		
<p>11.11.5.12. Медленно повернуть ручку «ЗПУ» на автомате разворота АР по часовой стрелке в положение 92°.</p>	<p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>			
<p>Руль направления и элероны должны отклоняться в сторону, соответствующую развороту:</p>				
<p>11.11.5.13. Установить ручку «ЗПУ» в положение 90°.</p>				
<p>Руль направления и элероны должны установиться в нейтральное положение.</p>				
<p>11.11.5.14. Повернуть ручку «ЗПУ» против часовой стрелки в положение 88°.</p>				
<p>Руль направления и элероны должны отклоняться в сторону, соответствующую левому развороту.</p>				
<p>11.11.5.15. Установить ручку «ЗПУ» в положение 90°.</p>				
<p>Руль направления и элероны должны установиться в нейтральное положение.</p>				
<p>11.11.5.16. Повернуть ручку «КОРРЕКЦИЯ КУРСА» на автоматике разворота АР в положение $+2^\circ$.</p>				
<p>Руль направления и элероны должны отклоняться в сторону, соответствующую правому развороту.</p>				
<p>11.11.5.17. Повернуть ручку «КОРРЕКЦИЯ КУРСА» на автомате разворота в положение -2°.</p>				
<p>Руль направления и элероны должны отклоняться в сторону, соответствующую левому развороту.</p>				
<p>11.11.5.18. Установить ручку «КОРРЕКЦИЯ КУРСА» в положение 0°.</p>				
<p>Руль направления и элероны должны установиться в нейтральное положение.</p>				
<p>11.11.5.19. Нажать кнопку-лампу «РАЗВОРОТ» на автомате разворота АР.</p>				
<p>Кнопка-лампа «РАЗВОРОТ» должна загореться, элероны и руль направления должны резко отклоняться в сторону, соответствующую правому развороту. Светосигнализатор «РАЗВОРОТ ЛЕВЫЙ» должен погаснуть.</p>			<p>Проверить исправность лампы светосигнализатора. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.11.5.20. Нажать переключатель «ЗАДАТЧИК КУРСА» на пульте управления ПУ-1К курсовой системы в сторону увеличения курсового угла и установить на УШ-К курс $(120 \pm 1)^\circ$.</p> <p>Элероны и руль направления должны отклониться в сторону, соответствующую левому развороту.</p> <p>11.11.5.21. Нажать переключатель «ЗАДАТЧИК КУРСА» на пульте управления ПУ-1К курсовой системы в сторону уменьшения курсового угла.</p> <p>На курсе $(276 \pm 1)^\circ$ кнопка-лампа «РАЗВОРОТ» на автомате разворота АР должна погаснуть, а на курсе 270° рули должны установиться в нейтральное положение и светосигнализатор «РАЗВОРОТ ПРАВЫЙ» на автомате разворота АР — загореться.</p> <p>11.11.5.22. На курсе 270° повторить проверку правого и левого разворотов с помощью ручки «ЗПУ», а затем с помощью ручки «КОРРЕКЦИЯ КУРСА» методом, приведенным в подпунктах 11.11.5.12—11.11.5.18.</p> <p>11.11.5.23. Нажать кнопку-лампу «РАЗВОРОТ» на АР и выполнить имитацию правого захода с отворотом влево методом, приведенным в подпунктах 11.11.5.20, 11.11.5.21.</p> <p>Окончание отворота в этом случае должно быть при курсе $(240 \pm 1)^\circ$, а выход из разворота должен начаться при курсе $(84 \pm 1)^\circ$.</p> <p>11.11.5.24. При курсе 90° на УШ-К установить переключатель «ПЕРВЫЙ РАЗВОРОТ» на АР в положение «ПРАВ.» и выполнить имитацию правого захода с отворотом влево и левого захода с отворотом вправо методом, приведенным в подпунктах 11.11.5.11—11.11.5.23.</p> <p>Углы отворота должны соответствовать заданным с точностью $\pm 1^\circ$, а выход из разворота должен начинаться на $5-7^\circ$ до подхода к курсу очередного маршрута.</p> <p>11.11.5.25. Установить переключатель «ПЕРВЫЙ РАЗВОРОТ» на АР в положение «ОТКЛ.».</p> <p>11.11.5.26. Установить переключатель «УПРАВЛЕН.» на пульте управления АП в положение «ЛЕТЧИК».</p> <p>11.11.5.27. Нажать кнопку «ОТКЛ. АП» на штурвале.</p> <p>11.11.5.28. Выключить выключатель «ПИТАНИЕ» на пульте управления АП.</p>		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт оль
<p>111529 Выключить выключатель «ПРОВЕРКА АП НА ЗГМЛЕ» и нажать предохранительный колпачок</p> <p>111530 Включить выключатель «ДПОР»</p> <p>111531 Выключить АЗС ЦГВ, автопилота на щите АЗС, «ЦГВ 4», «КС 6к» на электрощите штурмана выключатель «ЦГВ ОСНОВ» на левой панели приборной доски пилотов выключатель «ЦГВ РЕЗЕРВ» на правой панели приборной доски пилотов</p> <p>111532 Застопорить органы управления самолета (выполняет техник по обслуживанию планера)</p> <p>1112 Проверить функционирование центральной гировертикали ЦГВ 4</p> <p>11121 Включить АЗС ЦГВ на щите АЗС</p> <p>11122 Включить выключатель «ЦГВ» на левой панели приборной доски</p> <p>Через 30—120 с стрелка указателя восстановления на левой панели приборной доски должна установиться на средней отметке</p> <p>11123 Нажать кнопку «ТАНГАЖ» на левой панели приборной доски</p> <p>Стрелка указателя восстановления должна остаться на средней отметке</p> <p>11124 Выключить выключатель «ЦГВ» на левой панели приборной доски</p> <p>Примечание: Во избежание выхода из строя биметаллического реле повторное включение ЦГЗ разрешается не ранее чем через 10 мин после выключения</p>	<p>Заменить ЦГВ Проверить электроцепи согласно фирменным схемам Устранить неисправности</p>	<p>Т</p>
<p>1113 Проверить функционирование автомата углов атаки и перегрузки АУАСП и выключателя штурвала</p> <p>11131 Включить АЗС «АУАСП» на щите АЗС</p> <p>11132 Нажать рукоятку переключателя «АУАСП КОНТРОЛЬ—СБРОС»</p> <p>(6) на центральном панели приборной доски в положение «КОНТРОЛЬ» (нажать кнопку «КОНТРОЛЬ АУАСП») Стрелка $\alpha_{те}$ и сектора $\alpha_{кр}$ указателя УАП 14КР должны показывать критический угол атаки $(12,3 \pm 0,5)^\circ$ а стрелка μ, должна остановиться в начале сектора определяющего критическую перегрузку $(+2,4g)$</p>	<p>Заменить АУАСП Проверить электроцепи согласно фирменным схемам Устранить неисправности</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Должна включиться светосигнализация: — прерывистая на указателе УАП-14КР и на светосигнальном табло «КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ» правого пилота; — непрерывная на светосигнальном табло «КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ» левого пилота.</p> <p>11.13.3. Нажать рукоятку переключателя «АУАСП. КОНТРОЛЬ—СБРОС» в положение «СБРОС». (отпустите кнопку "КОНТРОЛЬ АУАСП"). Стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ указателя УАП-14КР должна показывать угол, соответствующий углу отклонения флюгера ДУА, стрелка n_y — установиться против значения $+(1\pm 0,2)$, а нижний обрез сектора $\alpha_{\text{кр}}$ — на значении $(12,3\pm 0,5)^\circ$.</p> <p>Светосигнализатор на указателе УАП-14КР и светосигнальные табло «КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ» левого и правого пилотов должны погаснуть.</p> <p>11.13.4. Удерживая рукоятку переключателя «АУАСП. КОНТРОЛЬ—СБРОС» в положении «СБРОС» плавно повернуть рукой флюгер датчика ДУА-9Р и следить за показаниями стрелки $\alpha_{\text{тек}}$ на указателе УАП-14КР. Стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ указателя УАП-14КР должна изменять свои показания с изменением положения флюгера датчика ДУА-9Р (работу выполняют два специалиста).</p> <p>11.13.5. Опустить рукоятку переключателя «АУАСП КОНТРОЛЬ—СБРОС».</p> <p>11.13.6. Поворачивая флюгер датчика ДУА, установить стрелку $\alpha_{\text{тек}}$ указателя УАП-14КР в начале шкалы.</p> <p>11.13.7. Включить АЗС-5 «ВИБРАТОР ШТУРВАЛА» на щите АЗС (на самолетах Ан-24).</p> <p>11.13.8. Нажать рукоятку переключателя «АУАСП. КОНТРОЛЬ—СБРОС» в положение «КОНТРОЛЬ». (нажать кнопку "КОНТРОЛЬ АУАСП"). Стрелка $\alpha_{\text{тек}}$ указателя УАП-14КР должна установиться на значении $(12,3\pm 0,5)^\circ$. Стрелка n_y должна показывать критическую перегрузку.</p>	<p>Заменить ДП1-3.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Должна включиться светосигнализация: — прерывистая на указателе УАП-14КР; — на светосигнальных табло «КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ» правого и левого пилотов.</p> <p>Должен работать вибратор штурвала левого пилота.</p> <p>11.13.9. Опустить рукоятку переключателя «АУАСП. КОНТРОЛЬ—СБРОС». Стрелка n, указателя УАП-14КР должна показывать значение $(1 \pm 0,2)g$. Стрелка $a_{тек}$ должна показать положение флюгера датчика ДУА. Светосигнализация и вибратор штурвала должны выключиться.</p> <p>11.13.10. Медленно поворачивая флюгер датчика ДУА, подвести стрелку $a_{тек}$ к нижней кромке сектора $a_{кр}$ и заметить угол включения светосигнализации и вибратора штурвала. Поворотом флюгера датчика ДУА отвести стрелку $a_{тек}$ от сектора и заметить угол выключения светосигнализации и вибратора штурвала.</p> <p>Угол включения (выключения) светосигнализации и вибратора штурвала по шкале указателя УАП-14КР должен быть $(11,8 \pm 0,5)^\circ$ на самолете Ан-24, $(11,3 \pm 0,5)^\circ$ на Ан-26, $(12,3 \pm 0,5)^\circ$ на самолете Ан-30.</p> <p>11.13.11. Выключить АЗС «АУАСП» и «ВИБРАТОР ШТУРВАЛА» на щите АЗС.</p> <p>11.14. Проверить функционирование навигационного индикатора НИ-50БМ (на самолете Ан-26).</p> <p>11.14.1. Включить ГИК-1 согласно п. 11.7.</p> <p>11.14.2. Через 1—3 мин нажать кнопку «БЫСТРОЕ СОГЛАСОВАНИЕ» на приборной доске и отпустить после окончания согласования компаса.</p> <p>11.14.3. Включить АЗС-2 «ПИТАНИЕ НИ-50» на электрощитке штурмана.</p> <p>11.14.4. Определить курс по автомату курса НИ-50БМ.</p> <p>Показания АК-1 не должны отличаться от показаний ГИК-1 больше чем на 1°.</p>	<p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность. (отпустить кнопку "КОНТРОЛЬ АУАСП").</p> <p>Вращая винты лехального устройства АК-1 уменьшить инструментальную погрешность</p>	<p>(6)</p> <p>T</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>11.14.5. Подсоединить к приемнику полного давления ПВД-7 на правом борту фюзеляжа проверочную установку.</p> <p>11.14.6. Создать в системе полного давления значение давления, соответствующее скорости 600 км/ч.</p> <p>Должны вращаться индексы «С» и «В» на СЧ (или один из них) и шкала на ДВС.</p> <p>Примечание. Задавать на земле скорость выше 800 км/ч запрещается, так как при этом ДВС выходит из строя.</p> <p>11.14.7. Перекрыть источник давления и выключить НИ-50БМ.</p> <p>11.14.8. Установить стрелки счетчика и ручку задатчика ветра на нулевые отметки шкал, а на шкале «УГОЛ КАРТЫ» автомата курса установить угол карты на 45° меньше стояночного курса самолета, указываемого стрелкой автомата курса.</p> <p>11.14.9. Включить питание комплекта НИ-50БМ и одновременно включить секундомер.</p> <p>Через 5 мин 40 с выключить питание НИ-50БМ и секундомер.</p> <p>Стрелки счетчика за это время должны переместиться на $(40 \pm 2,5)$ км по шкале. При температуре, отличающейся от +15 °С, на каждые 100 км пути вносится поправка по расчету 1 км на 5 °С изменения температуры. Например, при температуре +10 °С расчетный путь будет равен 99 км, а при температуре +20° — 101 км и т. д.</p> <p>11.14.10. Установить стрелки счетчика на нулевую отметку. Поддерживая давление в системе полного давления, соответствующее скорости 600 км/ч, на задатчике ветра ЗВ-1 установить скорость ветра 150 км/ч и направление ветра 45°.</p>	<p>АК-1. Курс задавать датчиком ИД через каждые 150° на поворотном столе. Заменить АК-1. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Заменить ДВС, СЧ.</p> <p>Заменить ДВС, СЧ.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Не позже, чем через 25 с должны загореться мигающие светосигнальные табло «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» и прерывисто гудеть сирена.</p> <p>11.15.9. Отпустить переключатель «КОНТРОЛЬ ССОС». Светосигнальные табло «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» должны погаснуть, сирена должна выключиться.</p> <p>11.15.10. Нажать переключатель «КОНТРОЛЬ ССОС» в положение «1». Должны загореться мигающие светосигнальные табло «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» и прерывисто гудеть сирена.</p> <p>11.15.11. При нажатом переключателе «КОНТРОЛЬ ССОС» в положение «1» нажать кнопку «КОНТРОЛЬ АУАСП» и проверить блокировку сигнализации ССОС сигналом «КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ».</p> <p>При включении АУАСП «КРИТИЧЕСКИЙ РЕЖИМ» светосигнальные табло «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» должны погаснуть, сирена выключиться.</p> <p>11.15.12. Отпустить кнопку «КОНТРОЛЬ АУАСП», а переключатель «КОНТРОЛЬ ССОС» удерживать в нажатом положении. Светосигнальные табло «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» должны загореться и прерывисто гудеть сирена.</p> <p>11.15.13. Опустить переключатель «КОНТРОЛЬ ССОС». Светосигнальные табло «ОПАСНО ЗЕМЛЯ» должны погаснуть, сирена должна выключиться.</p> <p>11.15.14. Выключить систему ССОС, АУАСП-14КР и радиовысотомер РВ-5. Выключить АЗС на щите АЗС.</p> <p>11.16. Проверить функционирование топливомера и соответствие его показаний количеству топлива в баках.</p> <p>11.16.1. Включить АЗС топливомера на щите АЗС.</p> <p>11.16.2. Включить выключатели топливомера на центральной панели приборной доски.</p> <p>11.16.3. Поставить ручку галетного переключателя в положение «СУММА» и через 2--3 мин нажать кнопку показывающего прибора.</p> <p>Стрелки показывающего прибора должны переместиться против часовой стрелки за нулевую отметку на шкале.</p>	<p>Заменить блок измерения и показывающий прибор. Проверить электроцепи согласно</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>11.16.4. Отпустить кнопку на показывающем приборе. Стрелки показывающего прибора должны установиться на отметке шкалы, соответствующей количеству топлива в баках.</p> <p>11.16.5. Измерить мерной линейкой фактическое количество топлива в баках (работу выполняет техник по эксплуатации планера и СУ).</p> <p>11.16.6. Сличить показания топливомера с фактическим количеством топлива в баках, замеренным мерной линейкой. Показания топливомера могут отличаться от фактического количества топлива в баках, замеренного мерной линейкой, на ± 4 %.</p> <p>11.16.7. Поочередно устанавливая галетный переключатель по группам баков, проверить соответствие показаний топливомера фактическому количеству топлива в баках, замеренному мерной линейкой. Показания топливомера по группам баков могут отличаться от фактического количества топлива в баках на ± 4 %.</p> <p>11.16.8. Выключить выключатели топливомера на центральной панели приборной доски.</p> <p>11.16.9. Выключить АЗС топливомера на щите АЗС.</p>	<p>фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить датчики топливомера. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Просушить проводку.</p> <p>Заменить датчики топливомера. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Просушить проводку.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 70—71	
Пункт РО	Проверка функционирования приборов контроля работы двигателей, ВСУ, топливной и масляной систем при работе двигателей и ВСУ	Трудоемкость — 0,34 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>12.1. Работы, выполняемые перед запуском двигателей и ВСУ.</p> <p>12.1.1. Убедиться в наличии на борту самолета напряжений постоянного тока 27 В и переменного тока 115 В с частотой 400 Гц.</p> <p>Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В, переменного тока — 115—119 В с частотой 380—420 Гц.</p> <p>12.1.2. Включить АЗС термометров температуры масла двигателей, ВСУ и масломеров на щите АЗС.</p> <p>12.1.3. Установить на РК приборов ДИМ переключатель «ОСНОВНОЙ—РЕЗЕРВНЫЙ» в положение «ОСНОВНОЙ».</p> <p>Стрелки приборов измерения давления масла и топлива должны установиться на нулевой отметке. Стрелки термометров масла должны показывать температуру масла. Стрелки приборов измерения давления в гидросистеме должны показывать давление в гидроаккумуляторах и в основной системе.</p> <p>12.1.4. Установить на РК приборов ДИМ переключатель «ОСНОВНОЙ—РЕЗЕРВНЫЙ» в положение «РЕЗЕРВНЫЙ». Проверить показания приборов согласно п. 12.1.3.</p> <p>12.1.5. Установить на РК приборов ДИМ переключатель «ОСНОВНОЙ—РЕЗЕРВНЫЙ» в положение «ОСНОВНОЙ».</p> <p>12.1.6. Включить переключатель «РАСХОДОМЕРЫ» на центральной панели приборной доски.</p> <p>Стрелки указателей РТМС-0,85-Б1 должны установиться на нулевой отметке.</p> <p>12.1.7. Убедиться, что при выключенном выключателе на щите индикаторов аппаратуры ИВ-41, стрелки указателей вибрации находятся на нулевой отметке.</p> <p>12.1.8. Включить выключатель аппаратуры ИВ-41.</p> <p>12.1.9. Нажать кнопку контроля аппаратуры ИВ-41 на щитке индикаторов.</p>		<p>Вызвать техника по электрооборудованию для устранения недостатков.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Неисправные приборы заменить.</p> <p>Заменить указатель. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Установить стрелки на нулевую отметку механическими корректорами.</p>	<p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

На левой панели приборной доски должны загореться красные светосигнализаторы «ОПАСНАЯ ВИБРАЦИЯ» двигателей.

Стрелки указателей вибрации должны установиться на середине зоны, обозначенной дугой.

12.1.10 Отпустить кнопку контроля аппаратуры ИВ-41 на щитке индикаторов.

Красные сигнализаторы «Опасная вибрация» двигателей должны погаснуть.

Стрелки указателей вибрации должны установиться в нулевое положение.

12.2. Работы, выполняемые при запущенных двигателях и при их опробовании.

12.2.1. Совместно с инженером, производящим опробование двигателей, проверить правильность показаний приборов согласно ТК № 72 Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30, вып. 24, ч. 1.

12.2.2. Выключить АЗС термометров, измерителей температуры масла в двигателях и ВСУ, масломеров на щите АЗС, выключатель ДИМ на РК приборов ДИМ.

Проверить исправность ламп светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фирменным схемам. Заменить блок фильтров аппаратуры ИВ-41.

Неисправные приборы заменить.

Т

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На странице 72	
Пункт РО	Осмотр защитного прозрачного купола датчика астрокомпыаса ДАК-ДБ-5В	Трудоемкость — 0,11 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>13.1. Повернуть рукой защитный колпачок по часовой стрелке до упора и снять его с датчика ДКУ, установленного сверху фюзеляжа между шп. № 7 и 8.</p> <p>13.2. Осмотреть защитный колпачок. Защитный колпачок должен быть чистым, не иметь вмятин и трещин.</p> <p>13.3. Проверить надежность крепления прозрачного купола датчика. В креплении прозрачного купола не должно быть люфтов.</p> <p>13.4. Протереть поверхность прозрачного купола датчика технической салфеткой.</p> <p>13.5. Осмотреть прозрачный купол датчика. Прозрачный купол датчика должен быть чистым, не иметь царапин и трещин. Под куполом не должно быть пыли, копоти и влаги.</p> <p>13.6. Установить защитный колпачок на датчик ДКУ и повернуть его против часовой стрелки до упора.</p>		<p>При вмятинах и трещинах заменить защитный колпачок.</p> <p>При наличии люфтов подтянуть винты крепления.</p> <p>При царапинах и трещинах заменить прозрачный купол датчика. Пыль, копоть и влагу удалить.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка, ГОСТ 17199—71.	Салфетка техническая, ГОСТ 11027—80.	

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 73—77	
Пункт РО	Проверка функционирования курсовой системы КС-6К и астрокомпа ДАК-ДБ-5В	Трудоемкость — 0,40 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>14.1. Убедиться в наличии в бортовой сети самолета постоянного тока напряжением 27 В и переменного тока напряжением 36 и 115 В частотой 400 Гц. Напряжение постоянного тока должно быть 27—29 В. Напряжение переменного тока сети «36 В» должно быть 34—38 В, переменного тока сети «115 В» — 115—119 В частотой 380—420 Гц.</p> <p>14.2. Проверить функционирование курсовой системы КС-6К.</p> <p>14.2.1. Включить на электрощитке штурмана АЗС-2 «КС-6К» (при отрицательных температурах наружного воздуха включить АЗС-15 «ОБОГРЕВ КС-6К»).</p> <p>14.2.2. Включить АЗС-2 «ЦГВ ОСНОВ.» на щите АЗС и «ЦГВ РЕЗЕРВ.» на электрощитке штурмана, а также выключатель «ЦГВ ОСНОВ.» и «ЦГВ РЕЗЕРВ.» на левой и правой панелях приборной доски пилотов.</p> <p>14.2.3. Установить выключатель «КС-6К. БЕЗ ЦГВ—КС-6К С ЦГВ» на электрощитке штурмана в положение «КС-6К С ЦГВ».</p> <p>14.2.4. Установить переключатель «ПОТРЕБИТ. ОТ ЦГВ ОСНОВ.—РЕЗЕРВ.» на левой панели приборной доски пилотов в положение «ОСНОВ.».</p> <p>14.2.5. Через 2—3 мин наклонить основную ЦГВ-4 влево и вправо в допустимых пределах.</p> <p>Креновые рамы гидроагрегатов ГА-1М курсовой системы должны отклоняться соответственно вправо и влево (наблюдать через окна в верхней части гидроагрегатов).</p> <p>14.2.6. Повторно наклонить основную ЦГВ-4 влево и вправо и в этот момент установить выключатель «КС-6К БЕЗ ЦГВ—КС-6К С ЦГВ» в положение «КС-6К БЕЗ ЦГВ».</p> <p>Креновые рамы гидроагрегатов ГА-1М курсовой системы должны установиться в вертикальное положение по отношению к собственному аррету (наблюдать через окна в верхней части гидроагрегатов).</p>		<p>Вызвать техника по электрооборудованию для подключения питания и устранения недостатков.</p> <p>Неисправные агрегаты заменить. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность</p>	<p>Т</p> <p>И</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>14.2.7. Установить основную ЦГВ-4 горизонтально, а выключатель «КС-6К БЕЗ ЦГВ—КС-6К С ЦГВ» в положение «КС-6К С ЦГВ».</p> <p>14.2.8. Установить переключатель «ПОТРЕБИТ. ОТ ЦГВ» в положение «РЕ-ЗЕРВ.» и, наклоня резервную ЦГВ-4, выполнить работы согласно пп. 14.2.5, 14.2.6.</p> <p>14.2.9. Установить выключатель «КС-6К БЕЗ ЦГВ—КС-6К С ЦГВ» в положение «КС-6К С ЦГВ», переключатель «ПОТРЕБИТ. ОТ ЦГВ» в положение «ОСНОВ.».</p> <p>14.2.10. Установить переключатель режимов работы на пульте управления ПУ-1К в положение «МК», а переключатель «ОСНОВ.—ЗАП.» в положение «ЗАП.».</p> <p>14.2.11. Установить кремальерой ввода склонений в УШ-К и КМ-4К отметки склонений на нулевые отметки</p> <p>14.2.12. Нажать кнопку «СОГЛАСОВАНИЕ» на пульте управления ПУ-1К. Стрелки указателей должны установиться на курс самолета.</p> <p>14.2.13. Установить на пульте управления ПУ-1К переключатель «ОСНОВ.—ЗАП.» в положение «ОСНОВ.» и повторно нажать на кнопку «СОГЛАСОВАНИЕ».</p> <p>Стрелки указателей должны указывать курс самолета.</p> <p>14.2.14. Установить переключатель «ОСНОВ.—ЗАП.» на пульте управления ПУ-1К в положение «ОСНОВ.», а переключатель режимов в положение «ГПК».</p> <p>14.2.15. Перевести влево, затем вправо ручку «ЗАДАТЧИК КУРСА» на пульте управления ПУ-1К.</p> <p>При переводе ручки задатчика курса влево шкала и стрелки указателей должны вращаться в сторону уменьшения курса, а при переводе вправо — в сторону увеличения, при этом стрелка «Г» прибора УГА-1УК должна оставаться неподвижной.</p> <p>14.2.16. Установить переключатель «ОСНОВ.—ЗАП.» на пульте управления ПУ-1К в положение «ЗАП.» и повторить проверку согласно п. 14.2.15.</p>	<p>Неисправные агрегаты заменить. Проверить электронные цепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>14.2.17 Проверить работоспособность курсовой системы КС-6К в режиме астрокоррекции. Проверку выполнять по методике, изложенной в п. 14.3 данной технологической карты.</p> <p>14.2.18. Выключить на электрощитке штурмана АЗС-2 «КС-6К», АЗС, выключатели основной и резервной ЦГВ-4.</p> <p>14.3. Проверить функционирование астрокомпы ДАК-ДБ-5В.</p> <p>14.3.1. Снять защитный колпачок с датчика ДКУ.</p> <p>14.3.2. Включить АЗС-15 «ДАК-ДБ-5В» на щите АЗС штурмана.</p> <p>14.3.3. Включить курсовую систему КС-6К согласно разд. 14.2.</p> <p>14.3.4. Установить переключатель режимов работы на пульте управления ПУ-1К курсовой системы КС-6К на приборной доске штурмана в положение «АК».</p> <p>14.3.5. Включить на лицевой панели вычислителя ДАК-ДБ-5В выключатель «ПИТАНИЕ».</p> <p>На лицевой панели вычислителя должен загореться светосигнализатор «ПРОГРЕВ».</p> <p>После прогрева через 3—4 мин при нормальной температуре светосигнализатор должен погаснуть (зимой прогрев может длиться 15—20 мин).</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОВЕРКУ РАБОТОСПОСОБНОСТИ АСТРОКОМПАСА ПРОИЗВОДИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОСЛЕ ЕГО ПРОГРЕВА, НА ЧТО УКАЗЫВАЕТ ПОГАСАНИЕ СВЕТОСИГНАЛИЗАТОРА «ПРОГРЕВ» НА ЛИЦЕВОЙ ПАНЕЛИ ВЫЧИСЛИТЕЛЯ.</p> <p>14.3.6. Нажать 2—3 раза кнопку «ПОДЗАВОД» на лицевой панели вычислителя.</p> <p>При нажатой кнопке стрелки указателей курса должны вращаться по часовой стрелке.</p> <p>14.3.7. При наличии Солнца установить рукоятками на лицевой стороне вычислителя следующие показания шкал:</p> <ul style="list-style-type: none"> — рукояткой «ШИРОТА» задать широту местоположения самолета; — рукояткой «ДОЛГОТА» задать долготу местоположения самолета; 		Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>— рукояткой «СКЛОНЕНИЕ» поставить склонение Солнца по астрономическому ежегоднику;</p> <p>— рукояткой «ГР. ЧАС. УГОЛ» поставить гринвичский часовой угол Солнца по астрономическому ежегоднику.</p> <p>При вращении рукояток вычислителя стрелки указателей курса должны перемещаться.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ВО ИЗБЕЖАНИЕ ЗАКЛИНИВАНИЯ СФЕРАНТА-ПОСТРОИТЕЛЯ УСТАНОВКУ КООРДИНАТ ПРОИЗВОДИТЬ ТОЛЬКО ПРИ ВКЛЮЧЕННОМ ПИТАНИИ ПРИБОРА.</p> <p>Если при установке какой-либо координаты на вычислителе загорится светосигнализатор «ПРЕДЕЛ», следует прекратить установку этой координаты и повернуть рукоятку в обратную сторону, пока светосигнализатор не погаснет. После этого вводить другие координаты, а потом возвратиться к начальной координате.</p> <p>14.3.8. На пульте корректора, установленном на приборной доске штурмана, стрелки «СКОРОСТЬ» и «ПУТЬ» установить в нулевое положение.</p> <p>14.3.9. Установить на лицевой стороне вычислителя выключатель «ДКУ-СП» в положение «ДКУ».</p> <p>Стрелки указателей курса должны показать курс самолета.</p> <p>14.3.10. Нажать кнопку «Контроль ДКУ».</p> <p>Стрелки указателей курса должны вращаться по часовой стрелке.</p> <p>14.3.11. Отпустить кнопку «КОНТРОЛЬ ДКУ».</p> <p>Стрелки указателей курса должны установиться по курсу самолета.</p> <p>Примечание. При отсутствии Солнца стрелки указателей курса должны стоять в произвольном положении. Светосигнализатор «КОНТРОЛЬ» должен постоянно светиться желтым светом, что указывает на непрерывную отработку гринвичского часового угла, который должен изменяться в зависимости от продолжительности работы прибора.</p>		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>14.3.12. Задать скорость кремальерой путевого корректора 600 км/ч и по стрелке отсчета пути наблюдать за его работоспособностью. Стрелка отсчета пути на путевом корректоре должна передвигаться через 1 мин на 0,5 деления.</p> <p>14.3.13. Выключить АЗС «ДАК. ДБ-5В» и «КС-6» на щите штурмана и щите АЗС.</p> <p>14.3.14. Установить защитный колпачок на датчик ДКУ.</p>		

ВЫПУСК 21. САМОПИСЦЫ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 78—81
Пункт РО	Техническое обслуживание самописца КЗ-63 на самолете	Трудоемкость — 0,26 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
<p>1.1. Вскрыть панель пола в районе установки самописца КЗ-63.</p> <p>1.2. Расконтрить замок и отсоединить ШР самописца, нажать на защелку ручки прибора, сместить ручку в верхнее положение и вынуть прибор из корпуса (шланги статической и динамической проводки не отсоединять).</p> <p>1.3. Осмотреть корпус самописца. Корпус самописца не должен иметь трещин, сколов и люфтов в креплении к конструкции самолета.</p> <p>1.4. Осмотреть ШР и электропроводку у прибора. ШР должен быть чистым, не иметь трещин, сколов. Электропроводка не должна иметь повреждений изоляции.</p> <p>1.5. Осмотреть дюритовые шланги статической и динамической систем. Дюритовые шланги не должны иметь трещин, должны быть плотно надеты на штуцера прибора.</p> <p>1.6. Проверить наличие пленки на ведомой катушке и убедиться, что прибор в последнем полете работал. На пленке не должна быть видна запись о предыдущем обслуживании.</p> <p>На ведомой катушке не должна быть видна красная метка</p> <p>1.7. Определить фактический запас пленки в часах полета по данным, указанным в бортовом журнале самолета, или по справке о работе авиатехники в полете с момента последней зарядки самописца пленкой, учитывая, что полная зарядка самописца пленкой (10 м) обеспечивает 20 ч работы прибора. Пленки должно хватить на последующий полет.</p>		<p style="text-align: center;">И</p> <p>Заменить корпус. Подтянуть винты.</p> <p>Заменить ШР. Поврежденные участки изоляции электропроводки покрыть в два слоя полихлорвиниловой изоляционной лентой.</p> <p>Дюритовые шланги с трещинами заменить.</p> <p>Заменить прибор. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Заменить пленку.</p> <p>Заменить пленку.</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1 8 Убедиться в правильном включении отметчика времени Выключатель отметчика времени должен быть установлен в положение «ВН»</p> <p>1 9 Подсоединить ШР к прибору и законтировать его замком</p> <p>1 10 Включить АЗС-5 «КЗ-63» на щите АЗС (на самолетах до серии 55-01)</p> <p>1 11 Установить выключатель работы лентопротяжного механизма в положение «5 мм/с»</p> <p>1 12 Нажать кнопку проверки КЗ 63 Рецизы должны записывать скорость, высоту, перегрузки, базовую линию, отметчик времени. Линия записи должна быть ясно различимой. Не допускаются снятие резким толстой стружки</p> <p>1 13 Установить переключатель работы лентопротяжного механизма в положение «АВТОМАТИЧЕСКАЯ»</p> <p>1 14 Убедиться в работе лентопротяжного механизма на малой скорости За 1 мин пленка должна переместиться на 4,2—5,2 мм</p> <p>1 15 Нажать ручкой на бронестакан вниз При нажатии на бронестакан пленка должна перемещаться на 4,2—5,2 мм за 1 с</p> <p>1 16 Отвести кнопку проверки самописца</p> <p>1 17 Отсоединить ШР</p> <p>1 18 Установить переключатели работы лентопротяжного механизма в положение «АВТОМАТИЧЕСКАЯ» и закрепить их</p> <p>1 19 На расстоянии 10 мм от входа пленки в бронекассету записать на пленке наименование аэропорта, дату, фамилию исполнителя и расписаться. Запись должна быть разборчивой</p> <p>Примечание. Для удобства записи установить металлическую пластинку (линейку) между бронекассетой и ведущим барабаном. После выполнения записи вынуть металлическую пластинку (линейку). Если устанавливалась новая лента, то на ее конце следует записать номер прибора, наименование аэропорта, дату, тип и номер самолета, фамилию исполнителя и расписаться</p>	<p>Установить выключатель в положение «ВН»</p> <p>Заменить прибор Проверить электроцепи согласно фидерным схемам Устранить неисправность.</p> <p>Проверить чистоту подвижного и неподвижного контактов переключателя перегрузки Промыть контакты. Заменить прибор.</p>	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1.20. Установить прибор в корпус, опустить ручку вниз до щелчка, закрыть и законтрить замки.</p> <p>Замки должны обеспечить плотное прилегание стенки прибора к корпусу.</p> <p>1.21. Подсоединить ЦР к самописцу и законтрить его замком.</p> <p>1.22. Выключить АЗС-5 «КЗ-63» на щите АЗС (на самолетах Ан-24 до серии 55-01).</p> <p>1.23. Закрыть панель пола в районе установки самописца.</p> <p>1.24. Внести в бортовой журнал самолета и карту-наряд запись: «Самописец КЗ-63» проверен, исправен. Запас ленты на ... полета», далее указать наименование аэропорта, дату, фамилию исполнителя и расписаться.</p> <p>2.1. Зарядка самописца КЗ-63 пленкой.</p> <p>2.1.1. Вынуть прибор из корпуса согласно п. 1.2.</p> <p>2.1.2. Вывернуть винт откидной панели, нажать на рычаг замка и отвести откидную панель в крайнее положение.</p> <p>2.1.3. Отвернуть крышку бронестакана и снять ведомую и наматывающую катушки.</p> <p>2.1.4. Остаток пленки перемотать на ведущую катушку и на конце пленки записать наименование аэропорта, дату снятия пленки, фамилию снявшего и расписаться.</p> <p>2.1.5. Перемотать пленку с ведущей катушки в рулон.</p> <p>2.1.6. Взять отрезок чистой пленки длиной 10 м.</p> <p>2.1.7. Намотать пленку на ведомую катушку, для этого:</p> <ul style="list-style-type: none"> — обрезать свободный конец рулона пленки под острым углом ~60° и записать наименование аэропорта, номер самолета, дату, фамилию исполнителя и расписаться; — взять в левую руку катушку защелкой к себе, а в правую руку — пленку эмульсионным слоем вверх и завести пленку в прорезь катушки; — вращая катушку по часовой стрелке, намотать пленку эмульсионным слоем внутрь, подтягивая ее через каждые 500--600 мм. 	<p>Заменить самописец.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Намотанный на катушку рулон должен быть на ощупь тугим:</p> <ul style="list-style-type: none"> — взять в левую руку приемную катушку защелкой к себе, а в правую ведомую катушку с намотанной пленкой защелкой к себе; свободный конец пленки, обрезанный под углом $\sim 60^\circ$, заправить в прорезь приемной катушки; — вращая приемную катушку по часовой стрелке, намотать на нее несколько витков пленки эмульсией наружу. <p>2.1.8. Заправить прибор пленкой, для этого:</p> <ul style="list-style-type: none"> — придерживая пальцами пленку на катушках отвести ведомую катушку от приемной и завести пленку за резиновый валик, расположенный между столом и бронестаканом; — установить катушки на оси и закрыть защелки, придерживая другой рукой пленку с катушками снизу; — вращая приемную катушку по часовой стрелке, подтянуть намотку, следя за тем, чтобы зубцы ведущей катушки вошли в перфорацию ленты; — завернуть крышку бронестакана; — установить откидную панель на место, зафиксировать ее винтами и захватом замка; — произвести запись согласно п. 1.19 данной технологической карты; — проверить функционирование прибора согласно пп. 1.8.—1.16. <p>Примечание. Закрытие панели следует производить плавно. Резкое закрытие панели или случайные толчки во время зарядки пленки могут привести к выкрашиванию резцов записи.</p>			
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
<p>Линейка измерительная, ГОСТ 427—75; штангенциркуль, ГОСТ 166—80; секундомер.</p>	<p>Отвертка, ГОСТ 17199—71; ножницы медицинские.</p>	<p>Пленка для самописца КЗ-63, ТУ 6-17-899—79; проволока контролочная КО 0,5, ГОСТ 792—67.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На странице 82	
Пункт РО	Проверка функционирования лентопротяжного механизма (ЛПМ) самописца режимов полета МСРП-12-96	Трудоемкость — 0,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>2.1. Включить АЗС «САМОПИСЦЫ» на щите АЗС.</p> <p>2.2. Включить выключатель «КОНТРОЛЬ МСРП-12» на вертикальной панели пульта правого пилота.</p> <p>2.3. Включить выключатель «РУЧНОЕ ВКЛ. ЛПМ» на вертикальной панели пульта правого пилота (или на потолке в районе правого ЦРУ).</p> <p>Должен мигать зеленый светосигнализатор «РАБОТА ЛПМ».</p> <p>2.4. Выключить выключатели «КОНТРОЛЬ МСРП-12», «РУЧНОЕ ВКЛ. ЛПМ» и АЗС «САМОПИСЦЫ».</p> <p>Примечание. Если аппаратура МСРП-12 длительное время не работала при пониженной температуре окружающей среды, то необходимо блоки МСРП-12-96 перед включением ЛПМ прогреть. Для этого нужно включить выключатель «КОНТРОЛЬ МСРП-12-96» на время:</p> <ul style="list-style-type: none"> — при температуре выше 5 °С — 3—5 мин; — при температуре от 5 до —30 °С — 15 мин; — при температуре от —31 до —40 °С — 20 мин; — при температуре от —41 до —50 °С — 30 мин; — при температуре от —51 до —60 °С — 40 мин. 			И

ВЫПУСК 22. ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1										На страницах 83—86			
Пункт РО	Проверка зарядки, проверка состояния и крепления огнетушителей										Трудоемкость — 0,13 чел.-ч			
Содержание операции и технические требования (ТТ)										Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ			Контроль	
<p>1.1. Проверить зарядку, осмотреть состояние и крепление огнетушителей самолетной системы.</p> <p>1.1.1. Открыть винтовые замки лючков «ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ БАЛЛОНЫ» с правой и левой сторон левой мотогондолы и вскрыть лючки. На лючках должна быть таблица зависимости давления в огнетушителях от температуры наружного воздуха.</p> <p>1.1.2. Проверить по манометрам давление в баллонах огнетушителей. В зависимости от температуры наружного воздуха в отсеке давление в баллонах огнетушителей должно быть:</p>										<p>Баллоны огнетушителей, давление в которых не соответствует данным таблицы, заменить.</p>			Т	
Таблица 3														
Для состава «3,5»														
t °С	-60	-50	-40	-30	-20	-10	0	10	20	30	40	50	60	
P±0,5 МПа (±5 кгс/см ²)	1,9 (39)	4,3 (43)	4,7 (47)	5,1 (51)	5,6 (56)	6,6 (66)	6,6 (66)	7,2 (72)	7,8 (78)	8,4 (84)	9,1 (91)	9,8 (98)	10,5 (105)	
Для состава «Фреон 114В ₂ »														
	-60	-50	-40	-30	-20	-10	0	10	20	30	40	50	60	
P±0,5 МПа (5 кгс/см ²)	5,9 (59)	6,3 (63)	6,8 (68)	7,2 (72)	7,7 (77)	8,2 (82)	8,8 (88)	9,4 (94)	10 (100)	10,7 (107)	11,4 (114)	12,1 (121)	12,8 (128)	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1.1.3. Проверить внешнее состояние огнетушителей. На поверхностях баллонов огнетушителей не должно быть следов коррозии. На корпусах манометров не должно быть трещин и сколов. На стеклах манометров не должно быть трещин. С затворов огнетушителей должны быть сняты предохранительные чеки.</p> <p>1.1.4. Проверить надежность крепления огнетушителей. Огнетушители не должны иметь люфтов в креплении. Между баллоном и подставкой должна быть проложена профильная резина.</p> <p>1.1.5. Проверить надежность подсоединения трубопроводов к огнетушителям. Гайки подсоединения трубопроводов к огнетушителям должны быть затянуты и законтрены.</p> <p>1.1.6. Проверить надежность подсоединения ШР пиропатронов ПП-3 к прорезинкам огнетушителей. Гайки ШР должны быть затянуты и законтрены.</p> <p>1.1.7 Проверить состояние перемычек металлизации огнетушителей ОС-8М. Перемычки металлизации не должны иметь обрывов. Наконечники перемычек металлизации должны быть закреплены к баллонам огнетушителей и к корпусу самолета.</p> <p>1.1.8 Установить лочки «ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ БАЛЛОНЫ» на место и укрепить их винтовыми замками.</p> <p>1.2. Проверить зарядку, осмотреть состояние и крепление огнетушителей двигателей.</p> <p>1.2.1. Проверить по манометрам давление в баллонах огнетушителей левого и правого двигателей. В зависимости от температуры наружного воздуха давление в баллонах огнетушителей должно соответствовать указанному в табл. 3.</p> <p>Примечание. Капоты двигателей открывает и закрывает техник по эксплуатации двигателей.</p>	<p>Баллоны огнетушителей с повреждениями и следами коррозии заменить.</p> <p>Затянуть гайки болтов крепления баллонов огнетушителей.</p> <p>Затянуть гайки ШР, снова законтрить их.</p> <p>Неисправные перемычки заменить. Затянуть винты крепления наконечников перемычек металлизации.</p> <p>Баллоны огнетушителей, давление в которых не соответствует данным таблицы, заменить.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1.2.2. Проверить внешнее состояние огнетушителей. На поверхностях баллонов огнетушителей не должно быть коррозии. На конусах манометров не должно быть трещин и сколов. На стеклах манометров не должно быть трещин. С затворов баллонов огнетушителей должны быть сняты предохранительные чеки.</p> <p>1.2.3. Проверить надежность крепления баллонов огнетушителей. Баллоны огнетушителей не должны иметь люфтов в креплении. Между баллонами и подставкой должна быть проложена профильная резина.</p> <p>1.2.4. Убедиться в надежности крепления трубопроводов к баллонам огнетушителей. Гайки подсоединения трубопроводов к баллонам огнетушителей должны быть затянуты и законтрены.</p> <p>1.2.5. Убедиться в надежности крепления ШР пиропатронов ПП-3 к пироголовкам баллонов огнетушителей. Гайки ШР должны быть затянуты и законтрены.</p> <p>1.3. Осмотреть переносные огнетушители в переднем и заднем багажных отсеках.</p> <p>1.3.1. Убедиться в надежности крепления кронштейна баллона огнетушителя к перегородке багажного отсека. Кронштейн не должен иметь люфтов в креплении к перегородке.</p> <p>1.3.2. Убедиться в надежности крепления баллонов огнетушителей в кронштейнах. Баллоны огнетушителей не должны иметь люфтов в креплении. Между кронштейном и баллоном огнетушителя должна быть сукопная прокладка.</p> <p>1.3.3. Удалить пыль и грязь с поверхности огнетушителя.</p> <p>1.3.4. Проверить пломбу на пусковом курке.</p>	<p>Баллоны огнетушителей с повреждениями и следами коррозии заменить.</p> <p>Затянуть гайки болтов крепления баллонов огнетушителей.</p> <p>Затянуть гайки ШР, снова законтрить их.</p> <p>Затянуть гайки болтов крепления кронштейнов к перегородке</p>	

7

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1.3. Осмотрите ручные огнетушители в переднем и заднем багажных отсеках.</p> <p>1.3.1. Проверьте покачиванием рукой крепление кронштейна огнетушителя к перегородке багажного отсека Кронштейн не должен иметь люфтов в местах крепления к перегородке.</p> <p>1.3.2. Проверьте покачиванием рукой крепление огнетушителя на кронштейне. Огнетушитель не должен свободно перемещаться относительно кронштейна его крепления. Ложемент кронштейна установки огнетушителя ОУ должен быть оклеен сукном.</p> <p>1.3.3. Удалите пыль и грязь с поверхности огнетушителя.</p> <p>1.3.4. Проверьте пломбировку пускового курка огнетушителя ОУ, наличие предохранительной чеки огнетушителя ОР1-2 и ее пломбировку. Пломбировка должна быть выполнена медленной проволокой ММ0,3 с пломбой 2444А (ОСТ 10067-71).</p> <p>1.3.5. Проверьте пломбировку стяжной ленты крепления огнетушителя ОР1-2. Пломбировка должна быть выполнена проволокой КО-0,5 с пломбой 2444А (ГОСТ 10067-71).</p> <p>1.3.6. Убедитесь в наличии колпачка на сопле распылителя огнетушителя ОР1-2.</p>	<p>При наличии люфта подтяните винты (болты) крепления кронштейна.</p> <p>Если крепление огнетушителя ОУ на кронштейне не обеспечивает надежную его фиксацию, произведите дополнительную подклейку сукна на стяжную ленту. При необходимости оклейте сукном ложемент кронштейна огнетушителя ОУ. Если крепление огнетушителя ОР1-2 не обеспечивает надежную его фиксацию, отрегулируйте усилие регулятором на замке стяжной ленты. После регулировки проверьте усилие открытия замка, которое должно находиться в пределах 1-6 кгс. Усилие проверяйте динамометром ДПУ-0,01-2, ГОСТ 13837-79.</p> <p>При нарушении пломбировки, отсутствии чеки или неустановки ее в рукоятки огнетушитель замените.</p> <p>При отсутствии пломбировки снимите с самолета огнетушитель и сдайте на зарядную станцию для обслуживания.</p> <p>При отсутствии колпачка снимите огнетушитель и отправьте на зарядную станцию для проверки герметичности. Исправный огнетушитель с колпачком на сопле установите на самолет.</p>	

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>7) Пломба должна быть целая, с наличием оттиска. Нитка пломбировки должна быть без обрывов и уздов.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПЛОМБИРОВАТЬ ПУСКОВОЙ КУРОК КОНТРОВОЧНОЙ ПРОВОЛОКОЙ.</p> <p>1.3.5. На огнетушителях ОР1-2 проверить наличие пломбы на замке ленты колпачка на сопле распылителя, а также установку предохранительной чеки в рукоятке огнетушителя.</p> <p>На замке ленты должна быть пломба, на сопле распылителя должен быть колпачок, на рукоятке баллона огнетушителя ОР1-2 — предохранительная чека.</p>	<p>При повреждении пломбы и обрыве нитки баллон огнетушителя заменить.</p> <p>При несоответствии огнетушитель заменить.</p>	
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка, ГОСТ 17199—71.	

К РС самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 87—89	
Пункт РО	Проверка функционирования системы сигнализации пожара (ССП)	Трудоемкость — 0,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>2.1. Убедиться в наличии питания бортсети самолета напряжением постоянного тока. Напряжение должно быть 27—29 В.</p> <p>2.2. Включить два АЗС-10 «Система пожаротушения» на щите АЗС.</p> <p>2.3. Проверить функционирование системы сигнализации пожара ССП-2А.</p> <p>2.3.1. Установить на среднем щитке пилотов выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ—ПРОВЕРКА» в положение «ПРОВЕРКА».</p> <p>На щитке должны загореться оранжевые светосигнализаторы исправности пиропатронов всех огнетушителей.</p> <p>2.3.2. Установить на щитке проверки системы пожаротушения переключатель датчиков в положение «КРАШЫ». Кратковременно нажать кнопки-лампы. После отпущения кнопок-ламп они должны продолжать гореть.</p> <p>Примечание. При эксплуатации на самолете двигателя РУ-19 кнопка-лампа «ПОЖАР ПРАВ. ДВИГАТЕЛЯ» должна погаснуть после нажатия кнопки-ламп «ПОЖАР РУ-19».</p> <p>2.3.3. Установить выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ—ПРОВЕРКА» в нейтральное положение (выключено). Должны погаснуть кнопки-лампы и оранжевые светосигнализаторы исправности пиропатронов огнетушителей.</p> <p>2.3.4. Установить снова выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ—ПРОВЕРКА» в положение «ПРОВЕРКА». Должны загореться оранжевые светосигнализаторы исправности пиропатронов всех огнетушителей. Кнопки-лампы гореть не должны.</p>		<p>Вызвать техника по электрооборудованию самолета.</p> <p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить электролампы в кнопках-лампах. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно</p>	<p>Т</p> <p>Т Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>2.3.5. Устанавливая поочередно переключатель датчиков на щитке проверки системы пожаротушения по группам датчиков 1—2—3, 4—5—6, 7—8—9, 10—11—12, 13—14—15, 16—17—18 и, нажимая кнопку включения датчиков на каждой группе датчиков, убедиться в исправности электроцепей групп датчиков.</p> <p>Если датчики и электроцепи исправны, при нажатии кнопки включения датчиков должны загораться кнопки-лампы сигнализации пожара двигателей и крыльев. Должна гудеть сирена.</p> <p>Примечание. При эксплуатации на самолете РУ-19 при проверке исправности цепей групп датчиков 10—11—12, 13—14—15, 16—17—18 должна загореться кнопка-лампа «ПОЖАР РУ-19». Кнопка-лампа «ПОЖАР ПРАВ. ДВИГАТЕЛЯ» гореть не должна.</p> <p>2.3.6. Установить выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ—ПРОВЕРКА» в нейтральное положение (выключено).</p> <p>Должны погаснуть кнопки-лампы и оранжевые светосигнализаторы исправности пиропатронов огнетушителей.</p> <p>2.4. Проверить функционирование системы сигнализации пожара ССП-7.</p> <p>2.4.1. Установить выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ—ПРОВЕРКА» в положение «ПРОВЕРКА».</p> <p>Должны загореться оранжевые светосигнализаторы исправности пиропатронов огнетушителей.</p> <p>2.4.2. Устанавливая поочередно переключатель датчиков на щитке проверки системы пожаротушения в положения «1 ВНУТР.», «2 ВНУТР.», «3 ВНУТР.», «4 ВНУТР.» и нажимая кнопку включения датчиков, убедиться в исправности работы датчиков.</p>	<p>фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить датчики. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Заменить электролампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	<p>Т Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>При нажатии кнопки в положения переключателя «1 ВНУТР.», «2 ВНУТР.» должен загореться красный светосигнализатор «ПОЖАР ВНУТРИ ЛЕВ. ДВИГ.» и должна гудеть сирена.</p> <p>При нажатии кнопки в положения переключателя «3 ВНУТР.», «4 ВНУТР.» должен загореться красный светосигнализатор «ПОЖАР ВНУТРИ ПРАВ. ДВИГ.» и должна гудеть сирена.</p> <p>2.5. Установить выключатель «ПОЖАРОТУШЕНИЕ—ПРОВЕРКА» в нейтральное положение (выключено) и законтрить его фиксатором.</p> <p>Все сигнализаторы исправности пиропатронов огнетушителей должны погаснуть.</p> <p>2.6. Выключить два АЗС-10 «СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ» на щите АЗС.</p>	<p>Заменить неисправные лампы светосигнализаторов. Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p> <p>Проверить электроцепи согласно фидерным схемам. Устранить неисправность.</p>	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На странице 90	
Пункт РО	Осмотр датчиков системы сигнализации пожара (ССП) в отсеках опор самолета, двигателей и вспомогательной силовой установке	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>3.1. Убедиться в надежности крепления кронштейнов датчиков ДПС-1АГ к конструкции самолета и осмотреть их. В креплении кронштейна к конструкции самолета не должно быть люфтов. Кронштейн не должен иметь трещины.</p> <p>На двигателях проверить крепление хомутов. Хомуты не должны проворачиваться, не должны иметь трещины.</p> <p>3.2. Убедиться в надежности крепления розеток ССП-2ИР к кронштейнам. В креплении розеток к кронштейну не должно быть люфтов. Ушки крепления розеток не должны иметь трещины.</p> <p>3.3. Осмотреть датчики ДПС-1АГ и проверить их крепление. Датчики не должны иметь вмятин, трещин, должны быть чистыми. Гайки крепления датчиков должны быть затянуты и законтрены.</p>		<p>Подтянуть заклепку крепления кронштейнов. Кронштейны с трещинами заменить.</p> <p>Подтянуть болты крепления хомутов. Хомуты с трещинами заменить.</p> <p>Подтянуть болты крепления розеток к кронштейну. Розетки с трещинами заменить.</p> <p>Датчики с вмятинами и трещинами заменить, от грязи и дыли очистить. Ослабленные гайки крепления датчиков подтянуть и законтрить.</p>	<p>Г</p> <p>Г</p> <p>Г</p>

ВЫПУСК 23. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 91—93	
Пункт РО	Техническое обслуживание кислородных и противодымных масок	Трудоемкость — 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1.1. Произвести техническое обслуживание кислородных масок.</p> <p>1.1.1. Осмотреть кислородные маски КМ-32А и дыхательные шланги к ним. На шлемофонах масок не должно быть повреждений. На переднем, боковом и нижнем креплениях не должно быть потертостей. На резиновых клапанах не должно быть коррозии. На шлангах не должно быть порезов, вмятин, трещин и потертостей.</p> <p>1.1.2. Отвернуть штуцера кислородных шлангов и проверить наличие и состояние резиновых прокладок в них. Прокладка в штуцерах не должна иметь трещин, разрывов и скручиваний.</p> <p>1.1.3. Осмотреть кислородные маски КМ-19М (КМ-15МТ) и дыхательные шланги к ним. Резиновые мешочки дополнительной емкости не должны иметь трещин, порезов. Тройник не должен иметь сколов. Двухлямочные крепления не должны иметь порезов, обрывов. Перфорированная трубка не должна иметь порезов, перегибов. На шлангах не должно быть порезов, вмятин, трещин и потертостей.</p> <p>1.1.4. Отвернуть штуцера кислородных шлангов и проверить наличие и состояние резиновых прокладок в них. Прокладка в штуцерах не должна иметь трещин, разрывов и скручиваний.</p> <p>1.1.5. Прорединфицировать кислородные маски, для чего: — смочить ватный тампон или чистую ткань в растворе трехпроцентной перекиси водорода; — протереть маску.</p> <p>На кислородных масках КМ-19М (КМ-15МТ): — снять с тройника дополнительную емкость (мешочек); — промыть ее в мыльной, затем в чистой воде, отжать и высушить;</p>		<p>Заменить маску.</p> <p>Заменить шланги.</p> <p>Заменить прокладку.</p> <p>Заменить резиновые мешочки.</p> <p>Заменить тройник.</p> <p>Заменить маску.</p> <p>Заменить трубку.</p> <p>Заменить шланги.</p> <p>Заменить прокладку.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>— протереть тройник;</p> <p>1.1.6. надеть на тройник дополнительную емкость (мешочек);</p> <p>(8) 1.1.7. Сложить маски и уложить на место.</p> <p>1.2. Произвести техническое обслуживание противодымных масок ЛП-2.</p> <p>1.2.1. Вынуть противодымную маску ЛП-2 из сумки.</p> <p>1.2.2. Протереть лицевую часть маски снаружи и изнутри чистой ветошью, слегка смоченной водой.</p> <p>1.2.3. Слегка растягивая резину маски ЛП-2 убедиться в отсутствии повреждений резины.</p> <p>На резине маски не должно быть порезов и разрывов.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. РАСТЯГИВАНИЕ РЕЗИНЫ ПРОТИВОДЫМНОЙ МАСКИ ЛП-2 ДЛЯ ОСМОТРА ПРОИЗВОДИТЬ ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА НЕ НИЖЕ 6 °С. В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ МАСКУ ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОТОГРЕТЬ В ТЕПЛОМ ПОМЕЩЕНИИ.</p> <p>1.2.4. Убедиться, что нет повреждений стекол, очков, клапанной коробки с клапанами вдоха и выдоха (не вынимая их). Проверить наличие и состояние уплотнительного кольца в байонетном разьеме маски ЛП-2.</p> <p>Стекла очков не должны иметь сколов и трещин. Клапанная коробка, уплотнительное кольцо в байонетном разьеме маски ЛП-2 не должны иметь повреждений</p> <p>1.2.5. Проверить исправность гофрированного шланга маски ЛП-2.</p> <p>На гофрированном шланге маски ЛП-2 не должно быть трещин, а на его резине — порезов</p> <p>На гофрированном шланге должен быть наконечник, при помощи которого маска подсоединяется к кислородному прибору.</p> <p>1.2.6. Проверить состояние провода и штекера микрофона ДЭМШ-1 маски для подсоединения к абонентским гарнитурам и убедиться в исправности микрофона. При произнесении контрольного текста в микрофон ДЭМШ-1 в телефонной трубке слышен четкий приглушенный звук.</p>	<p>Заменить маску.</p> <p>Заменить гофрированный шланг.</p>	<p>Т</p>

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>√ (8) 1.1.6. Проверить наличие и исправность микрофона ДЭМШ-1А с проводом и штеккером кислородной маски КМ-32АГ.</p> <p>Не допускается повреждение микрофона и штеккера, нарушение изолирующего покрытия, обрыв провода. Примечание: Работу по п.1.1.6 выполняет техник по радиооборудованию.</p>	<p>Укомплектовать кислородные ки КМ-32АГ недостающими рофонами с проводом и ште-ом. Неисправный микрофон, про-вод, штеккер заменить.</p>	
<p>√ (8) 1.2.6. Проверить наличие и исправность микрофона ДЭМШ-1А с проводом и штеккером маски ЛП-2.</p> <p>Не допускается повреждение микрофона и штеккера, нарушение изолирующего покрытия, обрыв провода.</p>	<p>Укомплектовать маски ЛП-2 недостающими микрофонами с проводом и штеккером. Неисправный микрофон, провод штеккер, заменить.</p>	

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Примечание. Работу по п. 1.2.6. выполняет техник по радиооборудованию.</p> <p>1.2.7. Сложить маску ЛП-2. Для этого взять маску одной рукой за очки, другой перегнуть маску вдоль, закрыть одно стекло, а затем перегнуть маску поперек, закрыв другое стекло и в таком положении вложить маску в сумку.</p> <p>После этого уложить в сумку шнур со штекером микрофона и гофрированный шланг.</p>		
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
		Чистая ветошь; раствор 3 %-ный перекиси водорода; вата.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 94—98	
Пункт РО	Проверка давления кислорода в бортовой системе и переносных баллонах	Трудоемкость — 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>2.1. Проверить давление кислорода в бортовой системе самолета.</p> <p>2.1.1. Открыть медленно вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ) на зарядном щитке, поворачивая его против часовой стрелки в положение «ОТКРЫТО».</p> <p>2.1.2. Проверить по манометру МА-60К (МК-12МТ) давление кислорода в системе.</p> <p>В зависимости от температуры окружающей среды давление кислорода должно соответствовать данным, указанным в табл. 4. Допускается отклонение $\pm 0,5$ МПа (± 5 кгс/см²).</p> <p>На самолетах Ан-24 с баллонами КБ-1 давление в системе должно соответствовать данным, указанным в табл. 5.</p> <p>Допускаются отклонения $+0,05$ МПа ($+0,5$ кгс/см²). Таблица 4</p>		При заниженном давлении произвести дозарядку системы.	Т
Температура наружного воздуха, °С	Давление в баллонах, МПа (кгс/см ²)		Температура наружного воздуха, °С
+50 +45 +40 +35 +30 +25 +20 +15 +10 +5 0	16,7 (167) 16,5 (165) 16,2 (162) 16,0 (160) 15,7 (157) 15,5 (155) 15,2 (152) 15,0 (150) 14,8 (148) 14,5 (145) 14,3 (143)	—5 —10 —15 —20 —25 —30 —35 —40 —45 —50 —	14,0 (140) 13,8 (138) 13,6 (136) 13,4 (134) 13,1 (131) 12,8 (128) 12,6 (126) 12,4 (124) 12,1 (121) 11,8 (118) —

(6)

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

2.1.3. Закрыть вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ), поворачивая его по часовой стрелке до упора.
2.2. Проверить давление кислорода в переносных баллонах КП-19, КП-21.
2.2.1. Открыть запорный вентиль прибора.
2.2.2. По манометру на приборе определить давление кислорода в баллонах. В зависимости от температуры наружного воздуха давление в кислородных баллонах должно соответствовать данным, указанным в табл. 5.
Допускаются отклонения $+0,05$ МПа ($+0,5$ кгс/см²).
2.2.3. Закрыть запорный вентиль прибора.

При заниженном давлении произвести дозарядку баллонов.

Т

Таблица 5

Температура наружного возду- ха, °С	Давление в баллонах, МПа (кгс/см ²)	Температура наружного возду- ха, °С	Давление в баллонах, МПа (кгс/см ²)
+35	3,2 (32,0)	-5	2,8 (28,0)
+30	3,16 (31,6)	-10	2,74 (27,4)
+25	3,1 (31,0)	-15	2,69 (26,9)
+20	3,06 (30,6)	-20	2,64 (26,4)
+15	3,0 (30,0)	-25	2,59 (25,9)
+10	2,95 (29,5)	-30	2,54 (25,4)
+5	2,9 (29,0)	-35	2,49 (24,9)
0	2,84 (28,4)	-40	2,43 (24,3)
		-45	2,39 (23,9)
		-50	2,32 (23,2)

Табл. 5 приводит данные для баллонов с давлением от 0 до 3,0 МПа (30 кгс/см²).

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Примечание. При температуре наружного воздуха выше 35 °С заряжать переносные баллоны до давления 3,2 МПа (32 кгс/см²), а при температуре ниже минус 50 °С — до давления 2,3 МПа (23 кгс/см²). Допустимое отклонение при измерении ±0,1 МПа (±1 кгс/см²).</p> <p>2.3. Зарядить бортовую кислородную систему. 2.3.1. Перед зарядкой системы кислородом проверить технический паспорт. Кислород должен соответствовать требованиям, ГОСТ 5583—78.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ЗАРЯДКЕ КИСЛОРОДОМ БАЛЛОНОВ СЛЕДИТЬ ЗА ЧИСТОТОЙ РАБОЧЕГО МЕСТА, РУК, ЗАРЯДНЫХ ШТУЦЕРОВ, ВЕНТИЛЕЙ. НАЛИЧИЕ МАСЛА, ГРЯЗИ, КОПОТИ НЕ ДОПУСКАЕТСЯ. ПЕРЕД ЗАРЯДКОЙ КИСЛОРОДОМ БАЛЛОНОВ НЕОБХОДИМО УБЕДИТЬСЯ В ИСПРАВНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ И ПРИСПОСОБЛЕНИИ ДЛЯ ЗАРЯДКИ, ЗАРЯДНЫХ ШТУЦЕРОВ И ВЕНТИЛЕЙ. ЗАРЯЖАТЬ СИСТЕМУ КИСЛОРОДОМ ДОЛЖНО НЕ МЕНШЕ ДВУХ ЧЕЛОВЕК ПО ПРАВИЛАМ ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ. ПРИ ЗАРЯДКЕ БОРТОВОЙ КИСЛОРОДНОЙ СИСТЕМЫ ВБЛИЗИ САМОЛЕТА НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ РАБОТАЮЩИХ АЭРОДРОМНЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ, ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ ПОД ТОКОМ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ЗАРЯДКИ БОРТОВОГО БАЛЛОНА КИСЛОРОД ИЗ ТРАНСПОРТНЫХ БАЛЛОНОВ, НЕ ИМЕЮЩИХ ПАСПОРТОВ И НАДПИСИ «МЕДИЦИНСКИЙ КИСЛОРОД».</p> <p>2.3.2. Снять заглушку с зарядного штуцера на кислородном щитке зарядки. 2.3.3. Подсоединить зарядный шланг АКЗС-75 (АКЗС-40) к зарядному штуцеру кислородной системы самолета. 2.3.4. Убедиться, поворачивая вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ) на щитке зарядки и вентили КВ-5 (КВ-2МСТ), установленные перед приборами КП-24М членов экипажа, а также вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ) подзарядки переносных кислород-</p>		Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>ных баллонов на щитке подзарядки по часовой стрелке, что они установлены в положение «ЗАКРЫТО».</p> <p>2.3.5. Открыть вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ) на щитке зарядки, поворачивая его на полтора оборота.</p> <p>2.3.6. Открыть вентиль КВ-5 на АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.3.7. Включить насос кислородной станции АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.3.8. Открыть полностью вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ) на щитке зарядки.</p> <p>2.3.9. Следить за зарядкой баллонов кислородной системы по манометру МА-60К (МК-12МТ) на зарядном щитке, пользуясь табл. 4, 5.</p> <p>2.3.10. Выключить насос кислородной станции АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.3.11. Закрыть вентиль КВ-5 на АКЗС-75 (АКЗС-40) или на стационарных баллонах.</p> <p>2.3.12. Закрыть вентиль КВ-5 (КВ-2МСТ) на щитке зарядки.</p> <p>2.3.13. Отсоединить шланг зарядки от зарядного штуцера и закрыть зарядный штуцер заглушкой.</p> <p>Примечания: 1. Для зарядки кислородной системы могут быть использованы кислородные баллоны с давлением кислорода 15 МПа (150 кгс/см²), смонтированные на платформе.</p> <p>2. Стационарные баллоны при температуре наружного воздуха выше 35 °С заряжать до давления 16 МПа (160 кгс/см²), при температуре минус 50 °С — до давления 11,6 МПа (116 кгс/см²).</p> <p>2.4. Зарядить переносные кислородные баллоны.</p> <p>2.4.1. Перед зарядкой переносных кислородных баллонов проверить технический паспорт. Кислород должен соответствовать требованиям, ГОСТ 5583—78.</p> <p>2.4.2. Снять заглушку с зарядного штуцера кислородного прибора. Убедиться в чистоте зарядного штуцера кислородного прибора и штуцера зарядного клапана.</p> <p>2.4.3. Подсоединить зарядный шланг зарядной установки АКЗС-75 (АКЗС-40) к зарядному штуцеру кислородного прибора.</p> <p>2.4.4. Открыть вентиль на АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.4.5. Открыть вентиль на кислородном переносном баллоне.</p>		<p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>2.4.6. Открыть полностью вентиль КВ-5 на зарядной установке АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.4.7. Зарядить переносной кислородный баллон до давления, указанного в табл. 5.</p> <p>2.4.8. Закрыть вентиль КВ-5 кислородного прибора.</p> <p>2.4.9. Закрыть вентиль КВ-5 на АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.4.10. Отсоединить переносной кислородный прибор от зарядной установки АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.4.11. Установить заглушку на зарядный шланг АКЗС-75 (АКЗС-40).</p> <p>2.4.12. Установить заглушку на зарядный штуцер кислородного прибора.</p>		
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	АКЗС-75 (АКЗС-40).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 99—100	
Пункт РО	Осмотр агрегатов кислородного оборудования	Трудоемкость — 0,08 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>3.1. Осмотреть кислородные приборы КП-24М на всех рабочих местах членов экипажа.</p> <p>3.1.1. Проверить внешнее состояние кислородного прибора КП-24М. Убедиться в его исправности.</p> <p>Кислородный прибор не должен иметь на корпусе вмятин и трещин, повреждений лакокрасочного покрытия, следов масла, жира, пыли и грязи.</p> <p>Рукоятка включения аварийной подачи кислорода не должна иметь люфта в креплении. Рукоятка должна стоять в положении «ЗАКРЫТО».</p> <p>Рукоятка автомата подсоса воздуха не должна иметь люфта в креплении. Рукоятка должна стоять в положении «СМЕСЬ».</p> <p>Маховичок ручного регулятора избыточного давления должен быть завернут до упора по часовой стрелке. Он не должен иметь люфта в креплении.</p> <p>3.1.2. Проверить крепление прибора.</p> <p>Прибор не должен иметь люфтов в креплении.</p> <p>3.1.3. Проверить состояние запорного вентиля.</p> <p>Вентиль должен быть завернут до упора по часовой стрелке. Ручка вентиля не должна проворачиваться.</p> <p>3.1.4. Проверить состояние кислородных указателей.</p> <p>Стекла указателей должны быть целыми и чистыми.</p> <p>3.2. Осмотреть переносные кислородные приборы КП-19, КП-21.</p> <p>3.2.1. Проверить внешнее состояние прибора и кислородного баллона.</p>		<p>При наличии на приборе следов масла, жира, а также поврежденных заменить его. Пыль и грязь очистить технической салфеткой.</p> <p>Подтянуть винт крепления рукоятки.</p> <p>Подтянуть винт крепления рукоятки.</p> <p>Подтянуть винт крепления маховичка.</p> <p>Подтянуть винты крепления прибора.</p> <p>При проворачивании ручки вентиль заменить.</p> <p>Указатели с поврежденными стеклами заменить. Пыль и грязь очистить технической салфеткой.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Кислородный прибор не должен иметь на корпусе вмятин, трещин, повреждения лакокрасочного покрытия, следов масла, жира, пыли и грязи. Манометр прибора не должен иметь на корпусе трещин, сколов. Стекло манометра должно быть целым. Запорный вентиль должен быть завернут до упора по часовой стрелке. Ручка вентиля не должна проворачиваться.</p> <p>Вентиль аварийной подачи кислорода должен быть закрыт. Ручка вентиля не должна проворачиваться. Рукоятка подсоса воздуха должна стоять в положении «СМЕСЬ» (на приборе КП-19).</p> <p>На зарядном штуцере и штуцере для подсоединения кислородной маски должны стоять предохранительные колпачки.</p> <p>Кислородный баллон должен быть чистым. Он не должен иметь вмятин, коррозии.</p> <p>3.2.2. Проверить крепление кислородного прибора.</p> <p>Прибор не должен иметь в креплении люфтов. Крепежные хомуты должны быть закрыты на замки.</p>		<p>При наличии на приборе следов масла, жира, а также поврежденный прибор заменить. Пыль и грязь очистить технической салфеткой.</p> <p>При наличии пыли и грязи прибор заменить. Установить колпачки.</p> <p>Кислородный прибор с поврежденным баллоном заменить.</p> <p>При наличии люфтов в креплении подложить суконные прокладки под ленты крепежного хомута. Замки закрыть.</p>	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
		Техническая салфетка АРТ 2042, ТУ 17-347-66.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На странице 101	
Пункт РО	Проверка функционирования кислородных приборов КП-24М	Трудоемкость — 0,08 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>4.1. Проверить функционирование кислородных приборов КП-24М на всех рабочих местах членов экипажа.</p> <p>4.1.1. Установить рукоятку аварийной подачи в положение «ЗАКРЫТО» и выключатель подсоса воздуха в положение «ЗАКРЫТО».</p> <p>4.1.2. Вынуть маску из сумки и подсоединить ее шланг к шлангу кислородного прибора КП-24М.</p> <p>4.1.3. Открыть вентиль КВ-5Ф.</p> <p>4.1.4. Сделать несколько вдохов и выдохов, проверив при этом работу прибора по движению сегментов индикатора кислорода.</p> <p>Сегменты индикатора при этом должны разойтись. Вдох должен быть свободным.</p> <p>4.1.5. Поставить рукоятку аварийной подачи в положение «ОТКРЫТО».</p> <p>Кислород должен пойти сильной непрерывной струей (что легко определить на слух), а сегменты индикатора должны разойтись.</p> <p>4.1.6. Перекрыть аварийную подачу кислорода в прибор КП-24М.</p> <p>4.1.7. Закрыть вентиль КВ-5Ф кислородного прибора КП-24М.</p> <p>4.1.8. Отсоединить шланг маски от шланга кислородного прибора КП-24М и уложить маску в сумку.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ПРОВЕРКЕ РАБОТЫ ПРИБОРОВ КП-24М НЕОБХОДИМО СОБЛЮДАТЬ МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. КУРИТЬ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. ЭЛЕКТРОАГРЕГАТЫ НЕ ВКЛЮЧАТЬ.</p>		<p>Если сегменты индикатора не разошлись, вдох и выдох затруднены, заменить прибор.</p> <p>При отклонениях от заданных параметров заменить прибор.</p>	<p>Т</p>

СОДЕРЖАНИЕ

Лист регистрации изменений	3
Общие указания	4
Общие технические указания	5
Правила техники безопасности при работах	6
Распределение обязанностей	7
Выпуск 20. Приборное оборудование	8
Технологическая карта № 1. Осмотр приемников ПВД-7, ППД-1 (ППД-1М), датчиков ДУА и РИО	8
Технологическая карта № 2. Внешний осмотр приборного оборудования в кабине экипажа	12
Технологическая карта № 3. Обслуживание авиационных часов	15
(10) Технологическая карта № 4. Обслуживание высотомеров ВД-10, ВМ-15 и УВИД-30-15К, ВМФ-50, ВЗМ-72ФГ18	18
Технологическая карта № 5. Осмотр влагоотстойников полного и статического давлений, расположенных в районе шп. № 9—10	24
Технологическая карта № 6. Проверка функционирования анероидно-мембранных приборов от приемников полного и статического давлений	25
Технологическая карта № 7. Проверка функционирования обогрева приемников полного и статического давлений, датчика ДУА	34
Технологическая карта № 8. Проверка бортовых таблиц показаний высотомеров и таблиц поправок указателей скорости	37
Технологическая карта № 9. Проверка герметичности систем статического и полного давлений	38
Технологическая карта № 10. Осмотр влагоотстойников систем полного и статического давлений	43
Технологическая карта № 11. Проверка функционирования приборного оборудования под током	45
Технологическая карта № 12. Проверка функционирования приборов контроля работы двигателей, ВСУ, топливной и масляной систем при работе двигателей и ВСУ	70
Технологическая карта № 13. Осмотр защитного прозрачного купола датчика астрокомпаса ДАК-ДБ-5В	72
Технологическая карта № 14. Проверка функционирования курсовой системы КС-6К и астрокомпаса ДАК-ДБ-5В	73
Выпуск 21. Самописцы	78
Технологическая карта № 1. Техническое обслуживание самописца КЗ-63 на самолете	78
Технологическая карта № 2. Проверка функционирования лентопотяжного механизма (ЛПМ) самописца режимов полета МОРП-1'2-96	82

Выпуск 22. Пожарное оборудование	83
Технологическая карта № 1. Проверка зарядки, проверка состояния и крепления огнетушителей . . .	83
Технологическая карта № 2. Проверка функционирования системы сигнализации пожара (ССП) . . .	87
Технологическая карта № 3. Осмотр датчиков системы сигнализации пожара (ССП) в отсеках опор самолета, двигателей и вспомогательной силовой установке	90
Выпуск 23. Кислородное оборудование	91
Технологическая карта № 1. Техническое обслуживание кислородных и противодымных масок . . .	91
Технологическая карта № 2. Проверка давления кислорода в бортовой системе и переносных баллонах	94
Технологическая карта № 3. Осмотр агрегатов кислородного оборудования	99
Технологическая карта № 4. Проверка функционирования кислородных приборов КП-24М	101

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ
НА САМОЛЕТАХ Ан-24, Ан-26, Ан-30. ВЫПУСКИ 20, 21, 22, 23**

Редактор Н. И. Аветисян
Технический редактор М. Ю. Макарова
Корректор А. Н. Горбунова

Сдано в набор 09.10.84. Подписано в печать 27.12.84. Формат 60×90¹/₁₆. Бумага тип.
Гарнитур литературная. Высокая печать. Усл. печ. л. 6,5. Усл. кр.-отт. 6,5.
Уч.-изд. л. 6,79. Тираж 4770. Заказ 133. Изд. № 223. Бесплатно.
Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.
Тип. изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5