



Самолёт АН-26

Инструкция по поддержанию лётной годности

Настоящая Инструкция по поддержанию лётной годности самолёта Ан-26 является составным литературным произведением технического характера, правообладателем которого является Разработчик самолёта Ан-26 - ГП «АНТОНОВ». Внесение изменений в настоящую Инструкцию не допускается без согласования Разработчик самолёта Ан-26.

За более подробной информацией следует общаться по адресу: ГП «АНТОНОВ», ул. Академика Туполева, 1, г. Киев, 03062, Украина.

ГП «АНТОНОВ» не несет ответственности за использование при эксплуатации авиационной техники неучтенных копий настоящего документа или его частей.

Все упомянутые в данном документе обозначения, помеченные знаком ®, являются зарегистрированными торговыми марками ГП «АНТОНОВ».

Настоящий документа не предоставляет никаких прав на использование торговых марок, пока не заключен соответствующий лицензионный договор.

УТВЕРЖДАЮ



Первый Вице-Президент
Главный конструктор
ГП "АНТОНОВ"

Г.И. РУДЮК

06

2011 г.

САМОЛЕТ АН-26

(все модификации)

Инструкция
по поддержанию летной годности

26.04.00.000.000 ИПЛГ

Издание 2

Лист утверждения
26.04.00.000.000 ИПЛГ-ЛУ

Міністерство транспорту та зв'язку України Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація)	Ministry of Transport and Communication of Ukraine State Aviation Administration
СХВАЛЕНО APPROVED	
Кас. УСГА ГТК В Писада / Date 24.06.11	Сидоренко / Name / Signature / Date

ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ	
ГЛАВНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ	
ПРОТОКОЛ N 46	
ФАМИЛИЯ / Signature	
ПОДПИСЬ	ДАТА
/ Signature	26.05.11

УТВЕРЖДЕНО
26.04. 00.000.000 ИПЛГ-ЛУ

САМОЛЕТ АН-26

(все модификации)

Инструкция
по поддержанию летной годности

26.04.00.000.000 ИПЛГ

Издание 2



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Изм.	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Вх. номер сопроводительного документа и дата	Подпись	Дата
		Измененной	Новой	Аннулированной				



ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Стр. 1/2
Май 20/11

Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата	Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата
Титульный лист	—	—	Шмуцтитул		
Лист регистрации изменений	1/2	Май 20/11	Часть 2		
Перечень действующих страниц	1	Нояб 20/12	Электромонтаж	21	Май 20/11
	2	Нояб 10/11		22	Май 20/11
Содержание	1	Нояб 10/11	23	Май 20/11	
	2	Нояб 10/11	24	Май 20/11	
	3/4	Нояб 10/11	25	Май 20/11	
Шмуцтитул			26	Май 20/11	
Часть 1			27	Май 20/11	
Ресурсы и сроки службы			28	Май 20/11	
			29	Май 20/11	
	1	Май 20/11	30	Май 20/11	
	2	Нояб 20/12	31	Май 20/11	
	3	Май 20/11	32	Май 20/11	
	4	Май 20/11	33	Май 20/11	
	5	Май 20/11	34	Май 20/11	
	6	Май 20/11	35	Май 20/11	
	7	Май 20/11	36	Май 20/11	
	8	Май 20/11	37	Май 20/11	
	9	Май 20/11	38	Май 20/11	
	18	Май 20/11	39	Май 20/11	
	11	Май 20/11	40	Май 20/11	
	12	Май 20/11	41	Май 20/11	
	13	Май 20/11	42	Май 20/11	
	14	Май 20/11	43	Май 20/11	
	15	Май 20/11	44	Май 20/11	
	16	Май 20/11	45	Май 20/11	
	17	Май 20/11	46	Май 20/11	
	18	Май 20/11	47	Май 20/11	
19/20	Май 20/11	48	Май 20/11		

Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата	Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата
Шмуцтитул Часть 3 Порядок сбора, учета и оформления информации об отказах и неисправностях				70	Нояб 10/11
				71	Нояб 10/11
				72	Нояб 10/11
				73	Нояб 10/11
				74	Нояб 10/11
				75	Нояб 10/11
				76	Нояб 10/11
	49	Нояб 10/11		77	Нояб 10/11
	50	Нояб 10/11		78	Нояб 10/11
	51	Нояб 10/11		79	Нояб 10/11
	52	Нояб 10/11		80	Нояб 10/11
	53	Нояб 10/11		81	Нояб 10/11
	54	Нояб 10/11		82	Нояб 10/11
	55	Нояб 10/11		83	Нояб 10/11
	56	Нояб 10/11		84	Нояб 10/11
57	Нояб 10/11		85	Нояб 10/11	
58	Нояб 10/11		86	Нояб 10/11	
59	Нояб 10/11				
60	Нояб 10/11				
61/62	Нояб 10/11				
Шмуцтитул Часть 4 Типовая программа работ по исследованию технического состояния самолета					
	63	Нояб 10/11			
	64	Нояб 10/11			
	65	Нояб 10/11			
	66	Нояб 10/11			
	67	Нояб 10/11			
	68	Нояб 10/11			
	69	Нояб 10/11			

Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ 1. РЕСУРСЫ И СРОКИ СЛУЖБЫ

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ
2. ВЗАИМОДЕЙСТВУЮЩИЕ ОРГАНИЗАЦИИ
3. РЕСУРСЫ, СРОКИ СЛУЖБЫ
4. УСЛОВИЯ ОТРАБОТКИ РЕСУРСОВ И СРОКОВ СЛУЖБЫ
5. КРИТИЧЕСКИЕ МЕСТА КОНСТРУКЦИИ ПЛАНЕРА
6. РАБОТЫ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ СЕРТИФИКАЦИОННЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (СМР-РАБОТЫ)
7. ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ИЗМЕНЕНИЯ КОНФИГУРАЦИИ КРИТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ (ОИККЭ) ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТИПОВАЯ СПРАВКА ПО СВЕДЕНИЯМ О САМОЛЕТЕ АН-26

ЧАСТЬ 2. ЭЛЕКТРОМОНТАЖ

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ
2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ЭЛЕКТРОМОНТАЖА
3. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА ЭЛЕКТРОМОНТАЖА
4. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ЭЛЕКТРОМОНТАЖА НА САМОЛЕТЕ
5. МАРКИРОВКА ЭЛЕМЕНТОВ ЭЛЕКТРОМОНТАЖА
6. БОРТОВЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ЗОНЫ, ПОДЗОНЫ, УЧАСТКИ САМОЛЕТА

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ТИПОВЫЕ ЗАДЕЛКИ ПРОВОДОВ, ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СОЕДИНИТЕЛЕЙ, ПОДКЛЮЧЕНИЕ ПРОВОДОВ К АГРЕГАТАМ НА САМОЛЕТЕ



СОДЕРЖАНИЕ

Стр. 1
Нояб 10/11

Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

ЧАСТЬ 3. ПОРЯДОК СБОРА, УЧЕТА И ОФОРМЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБ
ОТКАЗАХ И НЕИСПРАВНОСТЯХ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО СБОРУ ИНФОРМАЦИИ
3. ОФОРМЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ.
4. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ КУН АТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Таблица 1. КОДИРОВКА СИСТЕМ САМОЛЕТА ПРИ
ЗАПОЛНЕНИИ КУН АТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Таблица 2. КАРТОЧКА УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТИ АВИАТЕХНИКИ №

ПРИЛОЖЕНИЕ 7. Форма 1 ОТЧЕТ ОБ ОТКАЗАХ И НЕИСПРАВНОСТЯХ АВИАЦИОННОЙ
ТЕХНИКИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 8. Форма 2 СВЕДЕНИЯ О НАРАБОТКЕ ПАРКА ВС ЗА ОТЧЕТНЫЙ
КАЛЕНДАРНЫЙ ПЕРИОД

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. Форма 3 ОПИСАНИЕ ИНЦИДЕНТОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 10. Форма 4 СВЕДЕНИЯ О ЗАДЕРЖКАХ ВЫЛЕТОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 11. Форма 5 СВЕДЕНИЯ О ДОСРОЧНОМ СЪЕМЕ ДВИГАТЕЛЕЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 12. Форма 6 СВЕДЕНИЯ ПО ОСОБО ОПАСНЫМ ОТКАЗАМ ИЗДЕЛИЙ АТ

ПРИЛОЖЕНИЕ 13. Форма 7 ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАДЕЖНОСТИ
ИЗДЕЛИЙ АТ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЧАСТЬ 4. ТИПОВАЯ ПРОГРАММА РАБОТ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ
ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ САМОЛЕТА

1. ВВЕДЕНИЕ
2. ЦЕЛЬ РАБОТ
3. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ
5. ПРОГРАММА КОНТРОЛЯ СТАРЕНИЯ КОНСТРУКЦИИ
6. ПРОГРАММА ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ И БОРТОВОГО
ОБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

7. ДОПОЛНЕНИЯ К ПРОГРАММЕ

8. ОФОРМЛЕНИЕ АКТА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИССЛЕДОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ САМОЛЕТА

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Перечень подготовительных работ, выполняемых на самолете

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Перечень зон осмотра силовых элементов конструкции самолета

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Перечень зон осмотра элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Перечень проверок, выполняемых на самолете

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Перечень восстановительных работ

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Перечень заключительных работ

ПРИЛОЖЕНИЕ 7. Перечень Директив летной годности Госавиаадминистрации Украины, эксплуатационных директив и директивных писем

ПРИЛОЖЕНИЕ 8. Таблица параметров полетов самолета за предшествующий период эксплуатации (один-два года)

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. Таблица параметров полетов за предшествующий период эксплуатации, самолетов специального применения (АСЛК, РЛ, лесопожарный и т.д.)

ПРИЛОЖЕНИЕ 10. Сведения о самолете



СОДЕРЖАНИЕ

Стр. 3/4
Нояб 10/11

ЧАСТЬ 1

РЕСУРСЫ И СРОКИ СЛУЖБЫ

Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

В настоящей части 1 Инструкции приведены сведения о ресурсах и сроках службы самолетов типа Ан-26 и их систем, условиях отработки ресурсов и сроков службы, ресурсах и сроках службы двигателей АИ-24ВТ, РУ19А-300, воздушных винтов АВ-72Т, ресурсах и сроках службы агрегатов, деталей, узлов и комплектующих изделий, перечень критических мест конструкции самолета, контроль которых обеспечивает поддержание летной годности, а также перечень работ, определенных сертификационными требованиями к техническому обслуживанию (СМR-работ).

2. ВЗАИМОДЕЙСТВУЮЩИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

В процессе установления ресурсов и сроков службы самолетам типа Ан-26 и обеспечения их последующей отработки взаимодействуют следующие организации:

- Эксплуатант (владелец) самолета;
- одобренная организация по техническому обслуживанию;
- авиационная администрация Украины – авиационная администрация страны разработчика типа самолета;
- авиационная администрация страны Эксплуатанта и страны регистрации самолета;
- ГП "АНТОНОВ" – Разработчик типа самолета.

Эксплуатант (владелец) самолета после его приобретения уведомляет ГП "АНТОНОВ" о регистрации экземпляра самолета с указанием его бортового номера, заводского номера, названия авиакомпания, страны регистрации.

3. РЕСУРСЫ, СРОКИ СЛУЖБЫ

3.1. Самолетам типа Ан-26 установлены следующие ресурсы и сроки службы:

3.1.1. назначенные:

- ресурсы:
 - 45000 летных часов;
 - 25000 полетов;
- срок службы:
 - 45 лет;

3.1.2. после последнего капитального ремонта:

- ресурсы:
 - 16000 летных часов;
 - 12000 полетов;
- срок службы:
 - 25 лет.

Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

3.2. Двигателям АИ-24ВТ, РУ19А-300 и воздушным винтам АВ-72Т самолетов типа Ан-26 установлены следующие ресурсы и сроки службы:

- двигатель АИ-24ВТ:
 - назначенный ресурс – 15000 моточасов;
 - межремонтный ресурс – 4000 моточасов;
 - межремонтный (до первого ремонта) срок службы – 20 лет;
 - назначенный срок службы – не ограничен;
- двигатель РУ19А-300:
 - назначенный ресурс – 4500 моточасов, 20000 циклов;
 - межремонтный ресурс – 1500 моточасов, 10000 циклов;
 - назначенный и межремонтный сроки службы - не ограничены;
- воздушный винт АВ-72Т:
 - назначенный ресурс – 10000 летных часов (для втулки),
– 8000 летных часов (для лопастей);
 - межремонтный ресурс – 2000 летных часов;
 - межремонтный (до первого ремонта) срок службы – 15 лет;
 - назначенный срок службы – не ограничен;

Порядок отработки ресурсов и сроков службы двигателей АИ-24ВТ и воздушных винтов АВ-72Т определяется соответствующими бюллетенями по этим изделиям.

3.3. Порядок индивидуальной поэтапной отработки экземпляром самолета назначенных ресурсов и срока службы, указанных в п. 3.1.1 настоящей Инструкции, после отработки экземпляром самолета 30000 летных часов или 16000 полетов, или 20 лет с начала эксплуатации в зависимости от параметра, который будет достигнут раньше, определен в разделе 4 настоящей Инструкции.

Этапы индивидуальной отработки назначенных ресурсов и сроков службы составляют не более 2000 летных часов, 1000 полетов, 2 лет в пределах значений, указанных в п. 3.1.2 настоящей Инструкции.

3.4. Порядок индивидуальной поэтапной отработки экземпляром самолета ресурсов и срока службы после последнего капитального ремонта, указанных в п.3.1.2 настоящей Инструкции, при достижении экземпляром самолета наработки после последнего капитального ремонта 6000 летных часов, или 4000 полетов, или 5 лет, в зависимости от параметра, который будет достигнут раньше, определен в разд. 4 настоящей Инструкции.

Этапы индивидуальной отработки ресурсов и срока службы после последнего капитального ремонта составляют не более 2000 летных часов, 1000 полетов, 2 лет в пределах значений, указанных в п. 3.1.1 настоящей Инструкции.

Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

- 3.5. Значения ресурсов и сроков службы, указанные в п.3.1 настоящей Инструкции, а также условия и этапы их отработки, могут быть уточнены по результатам научно-исследовательских работ, выполняемых ГП "АНТОНОВ", с внесением в настоящую Инструкцию соответствующих изменений и дополнений, одобренных авиационной администрацией Украины.
- 3.6. Агрегаты, детали, узлы и комплектующие изделия, установленные на самолете и не имеющие ограничений ресурсов и (или) сроков службы, эксплуатируются до отработки самолетом ресурсов и (или) сроков службы, указанных в п. 3.1 настоящей Инструкции.

Агрегаты, детали, узлы и комплектующие изделия, ресурсы и (или) сроки службы которых ограничены, эксплуатируются в пределах установленных им ресурсов и сроков службы, согласно табл. 1.

4. УСЛОВИЯ ОТРАБОТКИ РЕСУРСОВ И СРОКОВ СЛУЖБЫ

Отработка ресурсов и (или) сроков службы обеспечивается при условии выполнения работ, предусмотренных Регламентами технического обслуживания, контроля критических мест конструкции самолета (табл. 2), выполнения перечня работ, определенных сертификационными требованиями к техническому обслуживанию (SMR) (табл. 3), бюллетенями № 254ДМ, 264ДК, 680ДМ-Г, 781БУ-Г (654БР-Г), 26-001-БЭ-Г, Программами технического исследования и Решениями о возможности и условиях допуска самолета к отработке очередного этапа ресурса и (или) срока службы, указанными в п. 4.6 настоящей Инструкции.

Процедура допуска самолета к отработке очередного этапа ресурса и (или) срока службы на каждом этапе выполняется в следующей последовательности:

4.1. Подача Эксплуатантом заявки в адрес ГП "АНТОНОВ" и авиационной администрации страны регистрации самолета на проведение работ по допуску самолета к отработке очередного этапа ресурса и (или) срока службы (за 3-5 месяцев или при остатке 100^{+20} полетов, 200^{+40} летных часов до окончания отработки предыдущего этапа). В заявке указываются место проведения работ и сведения о самолете, оформленные в соответствии с Приложением 1 к настоящей Инструкции.

4.2. Проведение работ по исследованию технического состояния экземпляра самолета специалистами ГП "АНТОНОВ" с участием Эксплуатанта (одобренной организации по техническому обслуживанию) согласно разработанной ГП "АНТОНОВ" типовой Программе, одобренной авиационной администрацией Украины. При необходимости разрабатывается Дополнение к Программе, учитывающее индивидуальные особенности конструкции и условия эксплуатации экземпляра самолета.

Дополнение к типовой Программе согласовываются в порядке, определенном администрацией от государства эксплуатанта.

ПРИМЕЧАНИЕ. Запрещается выполнять работы по не одобренной Программе или Дополнению к Программе.



Таблица 1

№ п/п	Наименование изделия	Тип или № чертежа	Кол-во на с-те	Документ, ограничивающий ресурс (срок службы)	Ресурсы (сроки службы)						
					до 1-го ремонта		межремонтный		назначенный		
					летн. часы	полеты	летн. часы	полеты	летн. часы	полеты	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
АГРЕГАТЫ И ДЕТАЛИ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ											
1.	Топливный насос	ЭЦН-14А или ЭЦН-14БМ или ЭЦН-14М	6	Решение МАП-МГА № 112-75 от 07.03.75 г. Бюл. № Э (79-06) от 01.07.80 г. Бюл. № 84-90-БЭ-Г от 12.12.85 г.	1500 3000 9 лет 5000 9 лет	- - - -	1500 3000 9 лет 5000 9 лет	- - - -	15000 30000 20 лет 30000 25 лет	- - - -	- - - -
2.	Топливный насос	агр. 463 или агр. 463Б или агр. 463М	2	Решение МАП-МГА № 112-75 от 07.03.75 г. Бюл. № Э (79-06) от 01.07.80 г. Бюл. № 86-03БЭ от 10.02.87 г. Бюл. № 84-90-БЭ-Г от 12.12.85 г. Бюл. № 87-07-БЭ-Г от 18.03.87 г.	3600 ⁺⁶⁰⁰ 3600 ⁺⁶⁰⁰ 9 лет 5000 9 лет	- - - -	3600 ⁺⁶⁰⁰ 3600 ⁺⁶⁰⁰ 9 лет 5000 9 лет	- - - -	15000 30000 25 лет 30000 25 лет	- - - -	- - - -



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

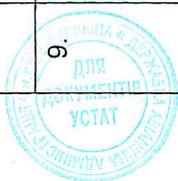
Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3.	Термопара двигателя РУ19А-300	Т64 - 4С	1	Бюл. № 486-Э от 7.02.83г.	-	-	-	-	350 м.ч. РУ19А-300	-
4.	Фильтроэлемент фильтра 11ВФ-14Т датчика ДВК системы ПРТ-24	-	2	Указание МГА №27/5-13 от 29.01.75 г.	-	-	-	-	2000	-
5.	Электромеханизм привода створки маслорадиатора	МВР-2В 2 сер.	2	Указание МГА №27/5-13 от 29.01.75 г.	2000	-	2000	-	-	-
6.	Датчик вибрации	МВ-25Г	2	Решение пр-я "Сфера" № АН-92 от 22.12.91 г.	5000	-	5000	-	15000	-
6а.	Сигнализатор давления (вывода винта из флюгерного положения	СДУ9А-20	2	Письмо разработчика ОАО "АВИАПРИБОР-ВОСХОД" от 23.07.09 № 222/1224	8000	-	8000	-	-	-
7.	Огнетушители: - стационарные - переносные	УБШ-2, УБЦ-8 ОР1-2	2 4 2	Бюл. № 42-БЭ-Г от 12.07.89 г. Бюл. № 45-БЭ-Г от 30.05.91 г. Бюл. (4508/ОР/9-БЭ-Г) от 26.10.83г Бюл. № 15-88 (ОР-БЭ-Г) от 11.03.88г.	-	-	-	-	30000 25 лет 30000 25 лет	- -
8.	Система сигнализации о пожаре: - ССП-2А	БИ-2АЮ	4	Решение МАП-МГА от 29.12.73÷13.02.74 г.	9000 9 лет	-	9000 10 лет	-	18000 20 лет	-



Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	- ССП-7	ССП-7БИС	1		9000 9 лет	-	9000 10 лет	-	18000 20 лет	-
9.	Неармированные рукава (дюриты) масляной системы	Тип "М" Тип "УН"	-	Указ МГА № 23.1.7-24 от 24.05.91 г. ТУ38 0051515-92	Срок службы до списания 8 лет 6 месяцев, из них эксплуатации не более 7 лет.					
10.	Неармированные рукава (дюриты) топливной системы.	Тип "У" Тип "УН"	-	— « —	Срок службы до списания 8 лет 6 месяцев, из них эксплуатации не более 7 лет.					
11.	Тросы управления двигателями АИ-24 и РУ19А-300	-	-	Бюл. № 830-БЭ-Г от 27.02.90 г.	-	-	-	-	25000	-
УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ										
12.	Тросы управления триммерами РВ.	-	-	Бюл. № 830-БЭ-Г от 27.02.90 г.	-	-	-	-	25000	-
13.	Трос стопорения в кабине пилотов.	24-5104-60	1	Бюл. №760-БЭ-Г от 17.06.86 г.	-	-	-	-	15000 ±500	-
14.	Крестовина совместно с вилкой 24.5101-21 в кардане 24-5101-20 штурвальной колонки (ресурс ограничен только крестовине)	24-5710-243	2	Бюл. № 685-ДМ от 21.11.83 г.	-	-	-	-	15000	-
15.	Болты крепления фитинга к стрингеру 34 и 36 фюзеляжа по 2-му лонжерону центроплана в р-не 1-ых нервюр	215АН-8-34 215АН-8-44	7 1	Бюл. № 292-ДК от 04.06.80 г.	-	-	-	-	-	-



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		215АН-8-30	8	Бюл.799-БД-Г от 25.05.88г.	-	-	-	-	-	-
16.	Болты крепления уз- лов навески РВ по 11-й нервюре стаби- лизатора	215АН-8-34 (3021А-8-28-Кл)	8	Бюл. № 387-ДМ от 01.04.82 г.	-	-	-	-	-	-
ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ										
17.	Колесо тормозное	КТ-94/2А	4	Бюл. № 2868108- БЭ-Г от 12.04.82 г.	-	-	10000	-	-	После наработки 6000 полетов производить профи- лактические контрольные осмотры через 150 ± 25 по- летов по инструкции № 208 от 19.04.+26.05.75 г.
18.	Колесо тормозное	КТ-157	4	Решение МАП-ВВС № 165-320 от 15.04.80 г. Бюлл.№2868107Э	-	-	-	-	-	6000
19.	Тормоз	КТ-94-230	4	Бюл. №2868206-БУ-Г от 18.05.83г.	-	1125	-	112 5	-	10000
20.	Колесо нетормозное	К2-105	2	Решение МАП-ВВС № 165-320 от 15.04.80 г. Бюл № 2868107Э	-	-	-	-	-	8000
										После наработки 4000 полетов производить профилактические осмотры через 75 ± 25 полетов по инструкции № 208 от 19.04.+26.05.75 г.



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21.	Детали передней опоры шасси:									
	- ухо цилиндра уборки-выпуска	24-4203-70	1	Бюл. № 346-ДК от 31.07.80 г.	-	-	-	-	-	5000
	- пружина крюка замка убранного положения	24-4205-104	1	— « —	-	-	-	-	-	5000
	- пружина защелки замка убранного положения;	1920А-2162-II	1	— « —	-	-	-	-	-	5000
	- пружина защелки замка выпущенного положения	1920А-2,5-18-140	2	— « —	-	-	-	-	-	5000
	- пружина задних створок ниши	1919А-3-20-135	2	— « —	-	-	-	-	-	5000
	- пружина механизма блокировки управления	24-4201-209	1	— « —	-	-	-	-	-	5000
	- гайки	3374А-8-Кд	6	— « —	-	-	-	-	-	5000
		3350А-12-Кд	2							
	- болты крепления кронштейна подвески силового цилиндра	3021А-12-42	2	— « —	-	-	-	-	-	5000
		4916А-8-34	2							
		263АН-8-24	4							



инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
22.	Инерционный датчик	УА-27А	4	Решение МАП-МГА № 120-320 от 5.11.74 г.	-	500	-	500	-	2000 15 лет	
23.	Концевые выключатели на шлиц-шарнирах ос-новных опор и цилиндра передней опоры шасси	ДП-702	3	Решение МАЗ "Дзержинец" № 82-681 от 01.07.82 г.	-	-	-	-	-	6000	
24.	Болт крепления цилиндра уборки-выпуска передней опоры шасси к амортистойке	24-4200-60	1	Бюл. № 363-ДК от 16.10.78 г.	-	-	-	-	5000 ⁺²⁰⁰		
ГИДРАВЛИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ											
25.	Гидронасос	623 АНМ	2	Бюл. № 71-БЭ от 04.02.88 г.	5000 14 лет	-	5000 14 лет	-	25000 30 лет	-	
26.	Фильтр гидравлический	8Д2.996-018-2	1	Решение УАО «Гидравлика» № 6Р-86 от 12.12.86	-	-	-	-	7000 10 лет	-	
		8Д2.996-515-03	1	Бюл. № 741-БУ-Г от 15.09.86 г.	-	-	-	-	30000	-	
27.	Армированная рукава (шланги) гидросистемы, кроме шланга от насоса 623 АНМ	Типы: «П», «У» и «УН»		Решение ГосНИИ ГА и АНТК «АНТОНОВ» от 20.02.92 г.	Срок службы до списания 8 лет 8 месяцев, из них эксплуатации не более 7 лет						
28.	Армированный рукав (шланг) гидросистемы от насоса 623 АНМ	24-5603-95-64 (2130А-10-960)	2	Решение ГосНИИ ГА и АНТК «АНТОНОВ» от 20.02.92 г.	-	-	-	-	6000	8 лет 8 мес.	

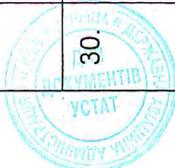


Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ										
29.	Авиагоризонт	АГБ-3К сер. 2	1	Решение МАП-МГА № 134-АН-26-89/А от 24-25.04.89 г.	6000 7 лет	-	6000 5 лет	-	15000 20 лет	-
30.	Гиродатчик авиагоризонта АГД-1	458МКС сер.2 (458М сер.2)	2	Решение МАП-МГА № 9ЛО.097.000Д от 14-29.12.88 г.	4500 ⁺⁵⁰⁰ 5 лет	-	4500 ⁺⁵⁰⁰ 5 лет	-	20000 20 лет	-
31.	Указатель авиагоризонта АГД-1	6У2.511.000.2-(1122Б)	2	— « —	6000 7 лет	-	6000 5 лет	-	20000 20 лет	-
32.	Автомат углов атаки и сигнализации перегрузок	АУАСП / 24КР	1	Решение МАП-МГА №134-АН-26-89/А от 24-25.04.89 г.	6000 9 лет	-	6000 8 лет	-	-	-
33.	Указатель поворота	ЭУП-53К (МК-500)	1	Бюл. № Э-1020 от 06.02.76г.	6000 ⁺²⁰⁰ 6 лет	-	6000 ⁺²⁰⁰ 6 лет	-	18000 ⁺²⁰⁰ 12 лет	-
34.	Выключатель коррекции	ВК-53РШ, кроме сер. 04; 05 ВК-53РШ сер. 04 ВК-53РШ сер. 05 ВК-53Э	3	Бюл. № 67/13-10-81Э от 03.11.81г. — « — Бюл. № 67/82-07-БЭ-Г от 02.02.88 г. Бюл. № 67/90-07БЭ-Г от 24.11.88 г.	4500 ⁺⁵⁰⁰ 7 лет 6000 10 лет 8000 10 лет 10000 10 лет	-	3000 3 года 6000 10 лет 6000 10 лет 10000 10 лет	-	13500 15 лет - - - - - -	-



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
35.	Дюритовые шланги системы анероидно-мембранных приборов	-	-	Опыт эксплуатации. ТУ ремонтных заводов	-	-	-	-	8 лет, 8 мес.	-
36.	Гирскопический индукционный компас (комплект)	ГИК-1	1	Решение МАП-МГА №134-АН-26-89/А от 24-25.04.89 г.	6000 8 лет	-	6000 9 лет	-	-	-
37.	Гирополукомпас	ГПК-52АП	1	Решение МАП-МГА от 22.04-01.07.88г. Письмо № 100-1/1150 от 25.08.94г. МПО «Микроприбор» г. Москва	5000 9 лет	-	5000 7 лет	-	20000 25 лет	-
38.	Блок контроля кренов	БКК-18 а) выпуска 1976-77 г. до 01.04.79 г. б) выпуска с 01.01.78г. до 15.08.79 г. в) выпуска с 15.08.79г. до 01.01.83 г. е) выпуска с 01.01.83 г.	1	Бюл. № (7С-0193БЭ) от 28.12.87г.	-	-	-	-	6000 7 лет	6000 7 лет
				- « -	6000 7 лет	-	-	-	10000 8 лет	-
				- « -	8000 7 лет	-	-	-	15000 12 лет	-
				- « -	12000 12±1 лет	-	12000 12±1 лет	-	36000 25 лет	-



инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
39.	Сигнализатор нарушения питания	СНП-1	1	Бюл. № (7С-0193БЭ) от 28.12.87г.	-	-	-	-	6000 7 лет	-
		а) выпуска: с 01.07.77 г. до 01.04.79 г.								
		б) выпуска: с 01.01.78 г. до 01.01.82 г.								
		в) выпуска: с 01.01.82 г.		— « —	12000 12±1 лет	12000 12±1 лет	12000 12±1 лет	12000 12±1 лет	36000 25 лет	15000 12 лет
ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ										
40.	Стартер-генератор	СТГ-18ТМО-2с СТГ-18ТМО- -1000	2	Бюлл. №Н4-285-БЭ-Г от 9.12.83 г.	2500м/ч	-	2500 м/ч	-	-	-
41.	Генератор переменного тока	ГО-16ПЧ8 ГО-16ПЧ8РС (РСО)	2	Бюл. № 110Э от 19.06.78 г. Бюл. № 115Э от 28.08.79 г. Бюл. № 102Э от 03.03.78 г.	3600 5000 9 лет	-	3600 5000 9 лет	-	15000 18 лет	-



Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
42.	Переключатели, выключатели: - управление закрылками (поз.5) - управление шасси (поз.16) - управление поворотом передней стойки шасси (поз.23) - снятие винтов с упора (поз.69) - обогрева ПВД, ППД (поз.901, 902)	2ПНГ-15К (ЗПНГл) 2ППНТК 3ППНТК 2ВГ-15К ВГ-15К	1 1 1 1 1	Указ. Укр.ОГА № 51-4 от 26.01.93 г. — « — — « — — « — — « — — « —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	— — — — — —	6000 6000 12000 6000 6000	—
43.	Преобразователь тока	ПТ-200Ц-3с или ПТ-200Ц-5с	2	Решение КМЗ и НПО «Якорь» № 24-79 от 06.03.79 г.	3000 10 лет	—	3000 10 лет	—	—	—
44.	Электропроводка в штурвальных колонках	—	—	Решение №ДВ.6.7-18 от 17.11.92г. Указ Укр.ОГА № 51-4 от 26.01.93г.	—	—	—	—	12000	—
45.	Электропроводка на шлиц-шарнирах и передней стойке шасси	—	—	Решение МАП-МГА № 134-АН-26-89/А от 24-25.04.89 г.	—	—	—	—	6000	—
46.	Кнопка «Радио»-СПУ	ПК-Э-2Т (2В) ПК-19Т или ПК-19В	4	Решение МАП-МГА № 134-АН-26-89/А от 24-25.04.89 г.	—	—	—	—	6000	—



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

- 4.3. Оформление Акта исследования технического состояния самолета. Акт утверждается ГП "АНТОНОВ" и эксплуатантом (или одобренной организацией по техническому обслуживанию).
- 4.4. Устранение Эксплуатантом (одобренной организацией по техническому обслуживанию) обнаруженных в процессе исследования технического состояния самолета дефектов с оформлением Акта об устранении дефектов, который передается в адрес ГП "АНТОНОВ".
- 4.5. Передача Эксплуатантом в ГП "АНТОНОВ" за каждый год эксплуатации сведений о параметрах полетов самолета для оценки нагруженности планера по отношению к типовому полету и отработки ресурса самолета.
- 4.6. Оформление ГП "АНТОНОВ" Заключения и Решения о возможности и условиях допуска экземпляра самолета к отработке очередного этапа ресурса и (или) срока службы. При необходимости, ЭД уточняется путем введения дополнительного периодического контроля силовых элементов конструкции) с внесением в настоящую Инструкцию (табл. 2) соответствующих изменений и дополнений, одобренных авиационной администрацией Украины.
- 4.7. Передача Эксплуатанту Решения ГП "АНТОНОВ" о возможности и условиях допуска экземпляра самолета к отработке очередного этапа назначенного ресурса и (или) срока службы.
- 4.8. Предъявление Эксплуатантом Авиационной администрации страны регистрации самолета при получении/продлении сертификата летной годности самолета Решения ГП "АНТОНОВ" о возможности и условиях допуска экземпляра самолета к отработке очередного этапа ресурса и (или) срока службы.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

5. КРИТИЧЕСКИЕ МЕСТА КОНСТРУКЦИИ ПЛАНЕРА

Одним из условий отработки действующего этапа назначенных ресурса и срока службы является контроль критических мест конструкции планера с установленными периодами начала осмотров, периодичностью и технологией их выполнения.

Перечень таких мест приведен в табл. 2.

Таблица 2

№	Описание критического места	Начало осмотров, пол.	РО-500 изд. 1991 г.	Периодичность, летн. час	Номер выпуска; ТК	РО-300 изд. 1997 г.	Периодичность, летн. час	Номер выпуска; ТК
1.	Нижний пояс II-го лонжерона центроплана по 2-й н.ц. в районе радиусных переходов лапок	12000	4.04.130а	500	7; 163	4.04.02.03	600	7; 163
2.	Задняя нижняя панель центроплана в зоне сливного крана между нервюрами № 3-4	14000	4.04.161	1000	7; 27	4.04.03.65	900	7; 27
3.	Вертикальная полка и лапка нижнего пояса II-го лонжерона между нервюрами № 7-8а	10000	4.04.159	1000	7; 72	4.04.03.63	900	7; 72
4.	Обшивка нижней панели СЧК под поясом заднего лонжерона между нервюрами № 7-8а	10000	4.04.179	2000	7; 72	4.04.06.47	1800	7; 72
5.	Окантовки 24-2400-9, 26-2400-19, 26-2400-29 в зоне вырезов нижней панели СЧК под насос ЭЦН-14	12000	4.04.180	2000	7; 109	4.04.06.48	1800	7; 109
6.	Вырез под нижний аварийный люк	с н.э.	4.04.111	500	7; 35	4.04.01.102	300	7; 35
7.	Аварийные люки кабины экипажа, грузовой кабины	с н.э.	4.04.51	1000	7; 67	4.04.03.02	900	7; 67
8.	Вырез под блистер штурмана и блистер	с н.э.	4.04.184	500	7; 29	4.04.01.95	300	7; 29
9.	Болты крепления фитингов по стр. 34 и 36 к II-му лонжерону центроплана	с н.э.	4.04.86	2000	7; 102	4.04.03.13	900	7; 102
10	Кронштейны 24-3800-40 навески закрылка центроплана: - доработанные по бюллетеню № 463-ДК - недоработанные по бюллетеню № 463-ДК	8000	4.04.61а	1000	8, 9; 20	4.04.06.07	1800	8, 9; 20
		с н.э.	4.04.61	1000	7; 24	4.04.03.12	900	7; 24
		8000	4.04.43	500	7; 24	4.04.01.46	300	7; 24
11	Силовые узлы крепления монорельсов, дефлекторов, закрылков, вилки подъемников закрылков	с н.э.	4.04.33	500	8, 9; 18	4.04.01.35	300	8, 9; 18



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 2

№	Описание критического места	Начало осмотров, пол.	РО-500 изд. 1991 г.	Периодичность, летн. час	Номер выпуска; ТК	РО-300 изд. 1997 г.	Периодичность, летн. час	Номер выпуска; ТК
12.	Узлы и кронштейны навески элеронов, сервокомпенсаторов и триммеров	с н.э.	4.04.29	500	7; 19	4.04.01.31	300	7; 19
13.	Кронштейны навески элеронов по 13, 16, 18, 21 н.к.: - недоработанных по бюллетеню № 801-БД-Г - доработанных по бюллетеню № 801-БД-Г	12000	4.04.162	1000	7; 48	4.04.03.66	900	7; 48
		с н.э.	4.04.89	2000	7; 48	4.04.06.09	1800	7; 48
14.	Кронштейны и узлы навески РВ, РН, их триммеров и сервокомпенсатора РН	с н.э.	4.04.36	500	7; 22	4.04.01.39	300	7; 22
15.	Узлы навески РВ по 2, 7, 11 н.с. и лонжерон по 11 н.с.	с н.э.	4.04.58	1000	7; 70	4.04.03.09	900	7; 70
16.	Лонжероны РВ	с н.э.	4.04.90	2000	7; 103	4.04.06.10	1800	7; 103
17.	Кронштейн 24-3010-101 узла управления рулем высоты	12000	4.04.182	2000	7; 91	4.04.06.50	1800	7; 91
18.	Кронштейн 26-3020-101 узла управления рулем направления	12000	4.04.183	2000	7; 92	4.04.06.51	1800	7; 92
19.	Тяги, кронштейны, промежуточные качалки и механизмы управления элеронами, триммерами и сервокомпенсаторами элеронов на заднем лонжероне крыла	с н.э.	4.05.10	500	8, 9; 10	4.05.03.02	900	8, 9; 10
20.	Рычаги крепления цилиндра уборки-выпуска к стойкам основных опор шасси	с н.э.	4.08.33а	500	11; 17	4.08.02.06	600	11; 17
21.	Сварные швы соединения цапф с траверсами основных опор шасси	с н.э.	4.08.41	500	11; 17	4.08.02.07	600	11; 17



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

6. РАБОТЫ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ СЕРТИФИКАЦИОННЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ (CMR-РАБОТЫ)

CMR-работы – совокупность работ, определенных при сертификации. CMR-работы являются результатом численного анализа видов отказов функциональных систем самолета и оценки их последствий, приведенного для доказательства соответствия уровней вероятности катастрофических и аварийных ситуаций, к которым производят отказы, в соответствии с условиями, определенными параграфом бв рекомендательного циркуляра АС-25-19 "Сертификационные требования к техническому обслуживанию".

CMR-работы предназначены для предупреждения значительно влияющих на безопасность скрытых отказов, которые в комбинации с одним или более определенным отказом являются причиной аварийной или критической ситуации.

Перечень CMR-работ приведен в табл. 3.

Таблица 3

Наименование функционального отказа	Перечень CMR-работ	Проверки				Номер выпуска; ТК
		PO-300		PO-500		
		№ пункта	Периодичность	№ пункта	Периодичность	
ШАССИ. СИСТЕМА УБОРКИ-ВЫПУСКА ОПОР ШАССИ						
Невыпуск шасси от основной и аварийной системы	Произведите контрольную уборку и выпуск шасси	4.08.03.01 4.08.03.02	900	4.08.29 4.08.30	1000	Вып. 11; ТК 14
ШАССИ. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РУЛЕЖНЫМ УСТРОЙСТВОМ						
Заклинивание ПОШ в повернутом положении	Проверьте рулежное устройство системы поворота передней опоры	4.03.03.04	900	4.08.32	1000	Вып. 11; ТК 15
СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ						
Несрабатывание ППС при аварийной посадке	Проверьте функционирование СПС от концевых выключателей аварийного пожаротушения	4.18.03.02	900	4.18.08	1000	Вып. 22, ч. 2; ТК 6



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

Продолжение табл. 3

Наименование функционального отказа	Перечень CMR-работ	Проверки				Номер выпуска; ТК
		PO-300		PO-500		
		№ пункта	Периодичность	№ пункта	Периодичность	
ДВЕРИ. ЛЮКИ. СТВОРКИ						
<p>Неоткрытие верхнего (бокового по левому борту, бокового по правому борту) аварийного люка в полете</p> <p>Непреднамеренное (самопроизвольное) открытие верхнего (бокового по левому борту, бокового по правому борту) аварийного люка в полете</p>	Проверьте работу механизмов замков аварийных люков кабины экипажа и грузовой кабины	4.04.03.03	900	4.04.52	1000	Вып. 7; ТК 67
ВСУ						
Невозможность выключения двигателя РУ19А-300 при необходимости	Запустите и опробуйте двигатель РУ19А-300	4.03.03.20	300	4.03.16	500	Вып. 6, ч. 2; ТК 15
СИЛОВАЯ УСТАНОВКА. ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ						
Нет аварийного флюгирования в/в одного из двигателей при несрабатывании автоматического и ручного флюгирования в/в отказавшего двигателя	Проверьте на работающем двигателе работу системы флюгирования воздушных винтов с вводом лопастей во флюгерное положение	4.02.03.05	300	4.02.28	500	Вып. 6, ч. 1; ТК 30
Нет прекращения запуска одного из двигателей при возникновении необходимости	Запустите и опробуйте двигатель	4.02.03.05	300	4.02.28	500	Вып. 6, ч. 1; ТК 30



7. ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ИЗМЕНЕНИЯ КОНФИГУРАЦИИ КРИТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ (ОИККЭ) ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ.

Для предупреждения причин воспламенения топливных баков при выполнении регламентного обслуживания, ремонте или замене критических элементов топливной системы необходимо обратить особое внимание на герметичность соединений трубопроводов и агрегатов, состояние электропроводки и металлизации в районе топливных баков.

Перечень таких мест приведен в таблице.

№ п.п	Наименование работ	Проверки				Номер выпуска, ТУ
		РО-500 изд. 1991 г.		РО-300 изд. 1997 г.		
		№ пункта	Периодичность л.ч.	№ пункта	Периодичность л.ч.	
1.	Осмотр агрегатов топливной системы, трубопроводов и их соединений по переднему и заднему лонжеронам	4.04.31	500	4.04.01.33	300	Вып. 7 ТК 20
2.	Осмотр крана перекачки в районе нервюры 7.	4.04.110	500	4.04.01.101	300	Вып. 7 ТК 34
3.	Проверка герметичности топливной системы под давлением	4.02.24	500	4.02.01.33	300	Вып. 6 ТК 25, п. 7
4.	Осмотр датчиков топливомера и мест их установки. Измерение сопротивления изоляции кабелей датчиков	4.16.11	500	4.16.01.11	300	Вып. 20, часть 2 ТК 11
5.	Осмотр электродвигателей и электропроводки топливных насосов	4.14.28	2000	4.14.06.04	1800	Вып. 18, часть 2 ТК 31
6.	Замена датчиков топливомера СПУТ1-5-АЕ (СПУТ1 -5ВЕ)					Вып. 20, часть 3 ТК 38
7.	Замена крана заправки системы централизованной заправки топливом					Вып. 25, часть 1 ТК 29
8.	Замена подкачивающего насоса ЭЦН-14А					Вып. 25, часть 1 ТК 35
9.	Замена подкачивающего насоса 463					Вып. 25, часть 1 ТК 36
10.	Замена крана перекачки топлива					Вып. 25, часть 1 ТК 37

Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 1

Типовая справка по сведениям
о самолете Ан-26 борт. № сер. №

- опознавательный знак и заводской номер;
- дата изготовления самолета, дата последнего полета;
- Владелец и Эксплуатант самолета;
- наличие (номера и даты получения) Свидетельства ЛГ ВС, Сертификатов Эксплуатанта и на выполнение ПТО;
- аэродромы базирования, принадлежности в процессе всего периода эксплуатации с указанием наработок и дат перехода к другому владельцу;
- основные трассы полетов самолета после последнего капремонта, при этом особое внимание обратить на возможность длительного пребывания самолета в регионах с влажным тропическим климатом (указать периоды такой эксплуатации);
- наработка самолета с начала эксплуатации, после последнего капремонта;
- величина установленного самолету ресурса и срока службы и документы, на основании которых произведено их установление;
- количество капитальных ремонтов с указанием ремзавода, даты и наработки на момент выполнения последнего капремонта самолета;
- особые случаи нагружения самолета (перегрузки, грубые посадки и т.д.), если таковые имели место;
- выполнение на самолете всех видов доработок по бюллетеням, в том числе:
 - а) под установку оборудования МВЛ, TCAS, GPS, GPWS, TAWS (EGPWS), ELT, по замене метеоллокатора, радиостанций, установке дополнительного ответчика и др.;
 - б) связанных с перекомпоновкой грузовой кабины в грузопассажирский салон и др.



ЧАСТЬ 2

ЭЛЕКТРОМОНТАЖ

Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

В настоящей части 2 Инструкции приведены общие требования по техническому обслуживанию, ремонту и доработкам электромонтажа самолета Ан-26 в соответствии с требованиями AMC to Appendix H, H25.5 (Instructions for Continued Airworthiness applicable to EWIS) (AMC к Приложению H, H25.5 Инструкции по поддержанию непрерывной летной годности, применимые к электромонтажу).

2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ЭЛЕКТРОМОНТАЖА

2.1. Система обозначений зон, подзон, участков самолета.

Самолет Ан-26 (Ан-26Б) в соответствии с ОСТ 1 00264-78 (который соответствует стандарту ISO 2529-73) условно разделен на зоны, подзоны и участки с присвоением им соответствующего номера.

Зоны – наиболее крупные объемы деления, включают основные части конструкции самолета: фюзеляж, крыло, оперение, силовые установки, шасси.

Подзоны – части объема зоны.

Участки – части объема подзоны.

Подзоны и участки определяются естественными границами: шпангоутами, лонжеронами, нервюрами, полами кабин, контурами поверхностей управления т.п.

Зоны обозначаются порядковым номером 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, каждая подзона в пределах соответствующей зоны обозначается порядковым номером 10, 20, 30 и т.д., каждый участок в пределах соответствующей подзоны обозначается порядковым номером 1, 2, 3 и т.д.

Например, участок 421:

- 400 – зона;
- 420 – подзона в зоне 400;
- 421 – участок 1 в подзоне 420.

Симметрично расположенные участки обозначены номерами, вторая или третья цифра которых представлены нечетным числом для левого борта, четным - для правого борта.

Участок, который расположен по оси симметрии самолета может быть обозначен четным или нечетным числом.

Наименование зон, подзон, участков и их координаты приведены в таблице 1, расположение их на самолете приведено на в Приложении 1 (рис. 1).

Таблица 1 - Зоны, подзоны, участки.

Условное обозначение	Наименование зон, подзон, участков	Координаты	Примечание
100	Носовая часть фюзеляжа	шп. № 0 - 4	
110	<u>Носовой отсек</u>	шп. № 0 - 1а	
120	<u>Отсек радиооборудования</u>	шп. № 1а - 2	
130	<u>Отсек передней опоры шасси</u>	шп. № 2 - 4	
200	Средняя часть фюзеляжа	шп. № 2 - 40	
210	<u>Кабина экипажа</u>	шп. № 2 - 7	



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Условное обозначение	Наименование зон, подзон, участков	Координаты	Примечание
220	<u>Технический отсек</u>	шп. № 2 - 4	
221	Левый технический отсек	шп. № 2 - 4 (левый борт)	
222	Правый технический отсек	шп. № 2 - 4 (правый борт)	
230	<u>Подпольный технический отсек</u>	шп. № 4 - 32	
240	<u>Туалет</u>	шп. № 7 - 9	
250	<u>Технический отсек оборудования</u>	шп. № 9 - 10	
251	Стойка с радиооборудованием	шп. № 9 - 10 (левый борт)	
252	Стойка с оборудованием	шп. № 9 - 10 (правый борт)	
260	<u>Передний потолочный отсек</u>	шп. № 7 - 17	
270	<u>Грузовой отсек</u>	шп. № 10 - 33	
280	<u>Зализ центроплана</u>	шп. № 12 - 16, шп. № 20 - 22	
281	Передний зализ центроплана	шп. № 12 - 16	
282	Задний зализ центроплана	шп. № 20 - 22	
290	<u>Задний потолочный отсек</u>	шп. № 20 - 40	
300	Хвостовая часть фюзеляжа. Оперение		
310	<u>Аэродинамический гребень</u>		
311	Левый аэродинамический гребень		
312	Правый аэродинамический гребень		
320	<u>Задний отсек оборудования</u>	шп. № 40 - 50	
330	<u>Стабилизатор. Левая консоль</u>		
331	Носок левой консоли стабилизатора		
332	Кессон левой консоли стабилизатора		
333	Концевой обтекатель левой консоли стабилизатора		
334	Руль высоты левой консоли стабилизатора		



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Условное обозначение	Наименование зон, подзон, участков	Координаты	Примечание
340	<u>Стабилизатор. Правая консоль</u>		
341	Носок правой консоли стабилизатора		
342	Кессон правой консоли стабилизатора		
343	Концевой обтекатель правой консоли стабилизатора		
344	Руль высоты правой консоли стабилизатора		
350	<u>Вертикальное оперение</u>		
351	Форкиль		
352	Носок кия		
353	Кессон кия		
354	Обтекатель ВО		
355	Руль направления		
400	Силовые установки		
410	<u>Гондола левого двигателя</u>		
411	Воздухозаборник левого двигателя		
412	Отсек левого двигателя		
413	Отсек установки огнетушителя		
414	Отсек левой основной опоры шасси		
415	Обтекатель винта		
420	<u>Гондола правого двигателя</u>		
421	Воздухозаборник правого двигателя		
422	Отсек правого двигателя		
423	Отсек ВСУ		
424	Отсек правой основной опоры шасси		
425	Обтекатель винта		
500	Левое полукрыло		
510	<u>Центроплан слева от линии симметрии самолета</u>		
511	Сухой отсек центроплана слева от оси симметрии		



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Условное обозначение	Наименование зон, подзон, участков	Координаты	Примечание
512	Бак № 4 в центроплане	нервюры № 1 - 2	
513	Бак № 5 в центроплане	нервюры № 2 - 3	
514	Бак № 1 в центроплане	нервюры № 3 - 4	
515	Бак № 2 в центроплане	нервюры № 4 - 5	
516	Бак № 6 в центроплане	нервюры № 5 - 6	
517	Носовой отсек центроплана	нервюры № 2 - 5	
518	Хвостовой отсек центроплана	нервюры № 2 - 5	
519	Закрылок центроплана	между фюзеляжем и гондолой двигателя	
520	<u>Средняя и отъемная части крыла</u>		
521	Сухой отсек левого полукрыла в районе 7 нервюры	нервюра № 7	
522	Носовой отсек правого полукрыла	нервюры № 7 - 23	
523	Бак № 3а в левом полукрыле	нервюры № 7 - 8а	
524	Бак № 3 в левом полукрыле	нервюры № 8а - 12	
525	Сухой отсек левого полукрыла в районе 12 нервюры	нервюры № 12 - 23	
526	Внешний закрылок левого полукрыла		
527	Концевой обтекатель левого полукрыла		
528	Хвостовой отсек левого полукрыла		
530	<u>Элероны</u>		
531	Внешняя секция элерона левого полукрыла		
532	Внутренняя секция элерона левого полукрыла		
600	Правое полукрыло		
610	<u>Центроплан слева от линии симметрии самолета</u>		
611	Сухой отсек центроплана слева от оси симметрии		
612	Бак № 4 в центроплане	нервюры № 1 - 2	
613	Бак № 5 в центроплане	нервюры № 2 - 3	



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Условное обозначение	Наименование зон, подзон, участков	Координаты	Примечание
614	Бак № 1 в центроплане	нервюры № 3 - 4	
615	Бак № 2 в центроплане	нервюры № 4 - 5	
616	Бак № 6 в центроплане	нервюры № 5 - 6	
617	Носовой отсек центроплана	нервюры № 2 - 5	
618	Хвостовой отсек центроплана	нервюры № 2 - 5	
619	Закрылок центроплана	между фюзеляжем и гондолой двигателя	
620	<u>Средняя и отъемная части крыла</u>		
621	Сухой отсек правого полукрыла в районе 7 нервюры	нервюра № 7	
622	Носовой отсек правого полукрыла	нервюры № 7 - 23	
623	Бак № 3а в правом полукрыле	нервюры № 7 - 8а	
624	Бак № 3 в правом полукрыле	нервюры № 8а - 12	
625	Сухой отсек правого полукрыла в районе 12 нервюры	нервюры № 12 - 23	
626	Внешний закрылок правого полукрыла		
627	Концевой обтекатель правого полукрыла		
628	Хвостовой отсек правого полукрыла		
630	<u>Элероны</u>		
631	Внешняя секция элерона правого полукрыла		
632	Внутренняя секция элерона правого полукрыла		
700	Шасси		
710	<u>Левая основная опора шасси</u>		
720	<u>Правая основная опора шасси</u>		
730	<u>Передняя основная опора шасси</u>		



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

2.2. Зоны, подзоны, участки в которых расположены электромонтаж и элементы конструкции и систем самолета.

В зонах, где расположен электромонтаж, могут располагаться агрегаты и трубопроводы топливной, гидравлической, кислородной, противообледенительной систем, системы подготовки воздуха, механические и электрические органы управления и линии передачи управления самолетом и двигателями, воспламеняющиеся жидкости или горючие материалы, которые могут оказывать негативное влияние на электромонтаж.

В таблице № 2 приведены зоны, подзоны, участки содержащие электромонтаж и вышеуказанные элементы конструкции и систем самолета.

Таблица 2 – Зоны, подзоны, участки, содержащие элементы конструкции и систем самолета, влияющие на состояние электромонтажа.

Условное обозначение	Наименование зон, подзон, участков	Элементы конструкции и систем самолета, влияющие на состояние СЭМ					
		a	b	c	d	e	f
1	2	3	4	5	6	7	8
110	Носовой отсек	+	-	-	-	-	-
120	Отсек радиооборудования	+	-	-	-	-	-
130	Отсек передней опоры шасси	+	+	-	-	-	-
210	Кабина экипажа	+	+	+	+	+	-
221	Носовой левый технический отсек	+	-	-	-	-	-
222	Носовой правый технический отсек	+	-	-	-	-	-
230	Подпольный технический отсек	+	+	-	-	-	-
240	Туалет	-	-	-	-	-	-
251	Стойка с радиооборудованием	+	-	-	-	-	-
252	Стойка с оборудованием	+	-	-	+	-	-
260	Передний потолочный отсек	+	-	+	-	-	-
270	Грузовой отсек	+	+	-	+	-	+
281	Передний зализ центроплана	-	+	-	-	+	-
282	Задний зализ центроплана	+	+	-	-	+	-
290	Задний потолочный отсек	+	+	+	-	+	-
311	Левый аэродинамический гребень	-	-	-	-	-	-



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7	8
312	Правый аэродинамический гребень	-	-	-	-	-	-
320	Задний отсек оборудования	+	-	+	-	+	-
331	Носок левой консоли стабилизатора	-	-	-	-	+	-
332	Кессон левой консоли стабилизатора	-	-	+	-	-	-
333	Концевой обтекатель левой консоли стабилизатора	-	-	-	-	-	-
334	Руль высоты левой консоли стабилизатора	-	-	+	-	-	-
341	Носок правой консоли стабилизатора	-	-	-	-	+	-
342	Кессон правой консоли стабилизатора	-	-	+	-	-	-
343	Концевой обтекатель правой консоли стабилизатора	-	-	-	-	-	-
344	Руль высоты правой консоли стабилизатора	-	-	+	-	-	-
351	Форкиль	-	-	-	-	-	-
352	Носок киля	-	-	-	-	+	-
353	Кессон киля	+	-	+	-	-	-
354	Обтекатель ВО	-	-	-	-	-	-
355	Руль направления	-	-	+	-	-	-
411	Воздухозаборник левого двигателя	-	-	-	-	+	-
412	Отсек левого двигателя	+	+	+	-	+	-
413	Отсек установки огнетушителя	+	-	-	-	-	-
414	Отсек левой основной опоры шасси	+	+	-	-	+	-
415	Обтекатель винта	+	-	-	-	+	-
421	Воздухозаборник правого двигателя	-	-	-	-	+	-



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7	8
422	Отсек правого двигателя	+	+	+	-	+	-
423	Отсек ВСУ	+	+	+	-	+	-
424	Отсек правой основной опоры шасси	+	+	-	-	+	-
425	Обтекатель винта	+	-	-	-	+	-
511	Сухой отсек центроплана	+	+	-	-	-	-
512	Бак № 4 в центроплане	+	+	-	-	-	+
513	Бак № 5 в центроплане	+	+	-	-	-	+
514	Бак № 1 в центроплане	+	+	-	-	-	+
515	Бак № 2 в центроплане	+	-	-	-	-	+
516	Бак № 6 в центроплане	+	+	-	-	-	+
517	Носовой отсек центроплана	+	+	-	-	+	-
518	Хвостовой отсек центроплана	+	+	+	-	-	-
519	Внутренний закрылок левого полукрыла	+	-	+	-	-	-
521	Сухой отсек левого полукрыла в районе 7 нервюры	-	+	-	-	-	-
522	Носовой отсек правого полукрыла	+	+	-	-	+	-
523	Бак № 3а в левом полукрыле	+	+	-	-	-	+
524	Бак № 3 в левом полукрыле	+	-	-	-	-	+
525	Сухой отсек левого полукрыла в районе 12 нервюры	-	-	-	-	-	-
526	Внешний закрылок левого полукрыла	+	+	+	-	-	-
527	Концевой обтекатель левого полукрыла	+	-	-	-	-	-
528	Хвостовой отсек левого полукрыла	+	+	+	-	-	-
531	Внешняя секция элерона левого полукрыла	-	-	+	-	-	-
532	Внутренняя секция элерона левого полукрыла	-	-	+	-	-	-
527	Концевой обтекатель левого полукрыла	+	-	-	-	-	-
611	Сухой отсек центроплана	+	+	-	-	-	-



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

612	Бак № 4 в центроплане	+	+	-	-	-	+
613	Бак № 5 в центроплане	+	+	-	-	-	+
614	Бак № 1 в центроплане	+	+	-	-	-	+
615	Бак № 2 в центроплане	+	-	-	-	-	+
616	Бак № 6 в центроплане	+	+	-	-	-	+
617	Носовой отсек центроплана	+	+	-	-	+	-
618	Хвостовой отсек центроплана	+	+	+	-	-	-
619	Внутренний закрылок правого полукрыла	+	-	+	-	-	-
621	Сухой отсек правого полукрыла в районе 7 нервюры	-	+	-	-	-	-
622	Носовой отсек правого полукрыла	+	+	-	-	+	-
623	Бак № 3а в правом полукрыле	+	+	-	-	-	+
624	Бак № 3 в правом полукрыле	+	-	-	-	-	+
625	Сухой отсек правого полукрыла в районе 12 нервюры	-	-	-	-	-	-
626	Внешний закрылок правого полукрыла	+	+	+	-	-	-
627	Концевой обтекатель правого полукрыла	+	+	+	-	-	-
628	Хвостовой отсек правого полукрыла	+	+	+	-	-	-
631	Внешняя секция элерона правого полукрыла	-	-	+	-	-	-
632	Внутренняя секция элерона правого полукрыла	-	-	+	-	-	-
710	Левая основная опора шасси	+	-	+	-	-	-
720	Правая основная опора шасси	+	-	+	-	-	-
730	Передняя основная опора шасси	+	-	+	-	-	-



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

где:

- a — **Электромонтаж**
- b — **Топливная или гидравлическая системы (трубопроводы и агрегаты)**
- c — **Система управления полетом и двигателем (механические и электрические органы управления полетом и линии передачи)**
- d — **Кислородная система (агрегаты и трубопроводы)**
- e — **Система СПВ и ПОС (трубопроводы и агрегаты с высокой температурой воздуха)**
- f — **Воспламеняющиеся жидкости или горючие материалы**

Знаком "+" в графах 3, 4, 5, 6, 7, 8 обозначено наличие соответствующих элементов в данной зоне, подзоне, участке, знаком "-" – их отсутствие.



инструкция по поддержанию летной годности

2.3. Работы направленные на поддержание летной годности электромонтажа.

Условное обозначение зоны, подзоны, участка	Проверки				Работа	Номер выпуска; номер ТК
	РО-300		РО-500			
	№ пункта	Периодичность, ч/мес	№ пункта	Периодичность, ч/мес		
1	2	3	4	5	6	7
130, 414, 424, 710, 720, 730	4.14.01.02	300/6	4.14.02	500/6	Осмотрите электропроводку и концевые выключатели систем блокировки и сигнализации шасси, защитные резиновые колпачки и распределительные коробки на стойках шасси и в отсеках опор самолета. Убедитесь в отсутствии повреждений.	Выпуск 18 часть 2; 2
410, 420	4.14.01.05	300/6	4.14.05	500/6	Осмотрите электроагрегаты, электромеханизмы, электропроводку и электрожгуты в гондолах двигателей, на двигателях и ВСУ. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения ШР	Выпуск 18 часть 2; 5
410, 420	4.14.01.06	300/6	4.14.06	500/6	Осмотрите разъемы силовых проводов и их клемные колодки в гондолах двигателей, ВСУ и на двигателях, ВСУ	Выпуск 18 часть 2; 5
210	4.14.01.08	300/6	4.14.08	500/6	Осмотрите в кабине экипажа электрооборудование на электропроводах, пульты, панели и приборных досках. Убедитесь в отсутствии повреждений	Выпуск 18 часть 2; 7
222	4.14.01.09	300/6	4.14.09	500/6	Снимите с самолета контейнеры с аккумуляторами. Осмотрите контактные шины, провода, замки и гнезда контейнеров. Убедитесь в их исправности, в отсутствии следов подгара контактов, коррозии и потеков электролита в контейнерах и в зоне их установки.	Выпуск 18 часть 2; 8
415, 425	4.14.01.11	300/6	4.14.11	500/6	Осмотрите электроагрегаты обогрева лопастей и обтекателей воздушных винтов. Убедитесь в чистоте разъемов обтекателей и отсутствии следов подгара контактных колец, целости проводов и их изоляции. Измерьте сопротивление изоляции нагреваемых элементов воздушных винтов	Выпуск 18 часть 2; 9



инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7
412, 422	4.14.01.12	300/6	4.14.12	500/6	Осмотрите балластные сопротивления БС-18000. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления проводов, присоединения минусовых проводов к пожарной пегородке	Выпуск 18 часть 2; 10
412, 422	4.14.01.13	300/6	4.14.13	500/6	Вскройте крышку "РК мотогондолы". Осмотрите ее монтаж. Проверьте надежность крепления проводов и шин к контакторам и реле. Убедитесь в отсутствии повреждений. Закройте крышку	Выпуск 18 часть 2; 11
210	4.14.01.17	300/6	4.14.14	500/6	Осмотрите "РК кабины экипажа" и панель переменного тока 36/115 В. Убедитесь в отсутствии повреждений и загрязнений. Проверьте надежность крепления предохранителей	Выпуск 18 часть 2; 14
210	4.14.01.18	300/6	4.14.15	500/6	Осмотрите монтаж электропроводов и клеммные узлы контактов ТЖД-133ДОД переключения режимов обогрева стекол кабины экипажа. Убедитесь в отсутствии повреждений, загрязнений и следов перегрева проводов	Выпуск 18 часть 2; 26
210, 230	4.14.01.20	300/6	4.14.17	500/6	Осмотрите электропроводку за приборными досками и под полом кабин. Убедитесь в отсутствии повреждений, влаги, следов коррозии на ШР и клеммных колодках, в достаточности зазоров между электропроводкой и элементами конструкции. Проверьте надежность крепления и присоединения электропроводки. Осмотрите переключатели и выключатели. Убедитесь в отсутствии повреждений, следов перегрева клемм и подходящих к ним проводов. Проверьте надежность соединений	Выпуск 18 часть 2; 16
260, 290	4.14.02.01	600/12	4.14.18	500/6	Осмотрите левое и правое ЦРУ. Проверьте надежность крепления предохранителей, шин, реле, контакторов. Проверьте надежность присоединения проводов и шин. Осмотрите монтаж "РК 115 В", "РК топливных насосов", "Релейной коробки", проверьте надежность крепления предохранителей, реле, присоединенных проводов. Осмотрите монтаж "РК флюгирирования". Убедитесь в отсутствии коррозионного налета на клеммных панелях реле. Проверьте надежность крепления реле и присоединения проводов. Осмотрите автоматы защиты сети от	Выпуск 18 часть 2; 19



инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7
270	4.14.01.45	300/6	4.14.20	500/6	перенапряжени (АЗС), коробки защиты сети от пониженной частоты, панель запуска двигателей, автоматы флюгирования. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления агрегатов, присоединения проводов и ШР. Осмотрите панели клеммных колодок и гермовыводы. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления	Выпуск 18 часть 2; 51
410, 420	4.14.03.01	900/18	4.14.21	1000/12	Осмотрите соединения минусовых силовых проводов СТГ, генераторов переменного тока, генератора ВСУ, электродвигателей флюгер-насосов и электромеханизмов створок маслораспределителей с массой самолета	Выпуск 18 часть 2; 20
260	4.14.03.03	900/18	4.14.23	1000/12	Осмотрите панель ПСГ-1А. Убедитесь в отсутствии повреждений, следов перегрева шин и проводов. Проверьте надежность крепления, присоединения проводов, шин и ШР. Осмотрите коробку контакторов. Убедитесь в отсутствии повреждений, следов перегрева шин и проводов. Проверьте надежность крепления, присоединения проводов, шин. Осмотрите панель управления ПОС и ее электропроводку. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения ШР. Осмотрите электромеханизм крана кольцевания и его электропроводку. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения ШР	Выпуск 18 часть 2; 22
510, 610	4.14.03.04	900/18	4.14.24	1000/12	Осмотрите гермовыводы силовых проводов по всему самолету. Убедитесь в отсутствии повреждений	Выпуск 18 часть 2; 23
423	4.14.03.06	900/18	4.14.26	1000/12	Осмотрите пусковое сопротивление ПС-750 в отсеке ВСУ и его соединительные провода (шины) и элементы их крепления. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность их крепления	Выпуск 18 часть 2; 25
518, 520, 618, 620	4.14.06.04	1800/36	4.14.28	2000/24	Осмотрите электродвигатели и электропроводку топливных насосов. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения ШР	Выпуск 18 часть 2; 31



инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7
510, 320	4.14.06.05	1800/36	4.14.29	2000/24	Осмотрите электропроводку электромеханизмов управления триммерами руля направления (РВ) и элеронов. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления и контровки ШР	Выпуск 18 часть 2; 32
424	4.14.06.08	1800/36	4.14.31	2000/24	Осмотрите агрегаты ПРК-8А, ПТ-16 (ПТ-29) и РН-180 (РН-120У). Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения проводов и ШР	Выпуск 18 часть 2; 32
510, 610	4.14.06.09	1800/36	4.14.32	2000/24	Осмотрите регуляторы напряжения РН-180, РН-600 и их электропроводку. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения и контровки ШР, отбортовки электропроводки	Выпуск 18 часть 2; 34
510, 610	4.14.06.10	1800/36	4.14.33	2000/24	Осмотрите коробки включения и регулировки КВР-2, механизм концевых выключателей сигнализации положения закрылков и их электропроводку. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения и контровки ШР	Выпуск 18 часть 2; 34
222	4.14.06.11	1800/36	4.14.34	2000/24	Осмотрите монтаж "РК аккумуляторов". Убедитесь в отсутствии повреждений и следов перегрева проводов. Проверьте надежность крепления коммутационной аппаратуры, подсоединения проводов	Выпуск 18 часть 2; 35
270	4.14.06.12	1800/36	4.14.35	2000/24	Осмотрите монтаж электрощитка бортопроводника. Убедитесь в отсутствии повреждений, следов перегрева проводов. Проверьте надежность крепления коммутационной аппаратуры и присоединения проводов	Выпуск 18 часть 2; 36
270	4.14.06.13	1800/36	4.14.36	2000/24	Осмотрите арматуру освещения пассажирского салона, багажных отсеков и туалета. Убедитесь в отсутствии повреждений, загрязнений и следов перегрева проводов. Проверьте надежность крепления ламп дневного света и дресселей	Выпуск 18 часть 2; 37
260	4.14.06.14	1800/36	4.14.37	2000/24	Осмотрите монтаж щита АЗС, электрощита переменного тока 36/115 В, электрощитка энергетик. Убедитесь в отсутствии повреждений, следов перегрева. Проверьте надежность крепления коммутационной аппаратуры, присоединения проводов	Выпуск 18 часть 2; 38



инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7
210, 270	4.15.05.02	300/6	4.15.01	500/6	Осмотрите блоки, пульты управления, указатели, кнопки, тангенты, светосигнализаторы, высокочастотные кабели и электропроводку ЗЭЦ в кабине. Убедитесь в отсутствии повреждений и загрязнений, следов коррозии. Проверьте надежность крепления, присоединения ШР, перемычек металлизации. Осмотрите запасные предохранители изделий РЭО, убедитесь в их исправности и комплектности. Осмотрите графики остаточной девиации	Выпуск 19 часть 2; 2
110, 120, 221, 230, 251, 252, 260, 290, 320	4.15.05.05	300/6	4.15.05	500/6	Осмотрите блоки, волновод, антенные вводы, шланги наддува, вентиляторы обдува РЛС, высокочастотные кабели и электропроводку РЭО под полом и на потолке пассажирского салона (кабины грузовой, операторов), в носовом, переднем и хвостовых отсеках. Убедитесь в отсутствии повреждений, загрязнений и коррозии. Проверьте надежность крепления, присоединения ШР и перемычек металлизации. Убедитесь в наличии пломбировки изд. "020М" и "81"	Выпуск 19 часть 2; 4
230, 260, 290	4.15.05.08	300/6	4.15.08	500/6	Осмотрите внутрифузеляжные антенны автоматического радиокompаса, маркерного радиоприемника и радиовысотомера. Убедитесь в чистоте и отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления и присоединения штепсельных и высокочастотных разъемов. Осмотрите места установки внутрифузеляжной антенны радиокompаса № 2 и антенны маркерного радиоприемника. Убедитесь в чистоте и отсутствии влаги	Выпуск 19 часть 2; 7
412, 422, 423	4.16.01.06	300/6	4.16.06	500/6	Осмотрите агрегаты приборного оборудования, ШР и электропроводку на двигателях и ВСУ. Убедитесь в отсутствии повреждений, следов подтекания топлива и масла в местах установок агрегатов приборного оборудования. Проверьте надежность крепления агрегатов, присоединения ШР и наличие контровки	Выпуск 20 часть 2; 6
210	4.16.01.09	300/6	4.16.09	500/6	Осмотрите электропроводку, ШР, дюритовые рукава, трубопроводы за панелями приборных досок. Убедитесь в отсутствии повреждений, в наличии контровки на ШР, надежности присоединения дюритовых рукавов к приборам. Проверьте надежность крепления дюритовых шлангов на штуцерах коллекторов.	Выпуск 20 часть 2; 9



инструкция по поддержанию летной годности

1	2	3	4	5	6	7
513, 515, 523, 524, 613, 615, 623, 624	4.16.01.11	300/6	4.16.11	500/6	Осмотрите датчики топливометров и места их установки. Убедитесь в отсутствии повреждений, воды в местах установки. Проверьте надежность крепления, присоединения ШР и перемычек металлизации, измерьте сопротивление изоляции кабелей датчиков топливометра. Убедитесь в его соответствии требуемым пределам	Выпуск 20 часть 2; 11
282, 290	4.16.03.02	900/18	4.16.17	1000/12	Осмотрите датчики указателя закрылков (УЗП), измерения масла в гидросистеме и их электропроводку. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, присоединения ШР и тяг	Выпуск 20 часть 2; 28
290	4.16.01.14	300/6	4.16.21	500/6	Проверьте сопротивление изоляции элементов комплекта ТВГ-164-4С со стороны блока ОМТ-29 и сопротивление внешней цепи термометра ТВГ-164-4С со стороны измерителя	Выпуск 20 часть 2; 14
210	4.16.06.01	1800/36	4.16.33	2000/24	Измерьте сопротивление изоляции термолар т-80Т со стороны УРТ-24А и указателя температуры ИТГ-2. Измерьте сопротивление внешних цепей УРТ-24А и указателя ИТГ-2. Убедитесь в соответствии величин сопротивлений требуемым пределам	Выпуск 20 часть 2; 36
230, 260, 320	4.17.01.01	300/6	4.17.01	500/6	Осмотрите блоки МСРП-12-96. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления, подсоединения ШР, исправность и надежность затяжки перемычек металлизации	Выпуск 21 часть 2; 2
230, 353, 410, 420	4.17.01.02	300/6	4.17.02	500/6	Осмотрите датчики МСРП-12-96. Убедитесь в отсутствии повреждений, в установке стрелки сигнализатора ССА-0,7-2,2 и на отметку шкалы "70 км/ч". Проверьте надежность крепления, присоединения ШР и шлангов. Осмотрите шланги, тяги и рычаги датчиков. Убедитесь в отсутствии повреждений, в свободном перемещении тяг и рычагов	Выпуск 21 часть 2; 3
130, 410, 420	4.18.01.03	300/6	4.18.04	500/6	Осмотрите датчики и электропроводку пожарного оборудования двигателя, ВСУ и отсеков самолета. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность крепления и контрочки	Выпуск 22 часть 2; 2



1	2	3	4	5	6	7
230	4.18.01.04	300/6	4.18.05	500/6	Осмотрите нажимные устройства и концевые выключатели аварийного включения системы пожаротушения. Убедитесь в отсутствии повреждений, влаги и коррозии. Проверьте надежность их крепления и состояние проводов	Выпуск 22 часть 2; 3
230	4.18.03.01	900/18	4.18.07	1000/12	Проверьте сопротивление изоляции электропроводки концевых выключателей аварийного включения системы пожаротушения. Убедитесь в соответствии величин сопротивления требуемым величинам	Выпуск 22 часть 2; 5
290	4.18.06.02	1800/36	4.18.10	2000/24	Осмотрите исполнительные блоки ССП-7БИС и БИ-2А. Убедитесь в отсутствии повреждений. Проверьте надежность и крепление. Измерьте чувствительность исполнительных блоков и сопротивление изоляции датчиков системы пожаротушения вместе с электропроводкой. Убедитесь в соответствии чувствительности и величины сопротивления требуемым значениям	Выпуск 22 часть 2; 8, 9



2.4. Меры по предотвращению повреждений электромонтажа в процессе планового технического обслуживания, ремонтов и доработок.

При техническом обслуживании, доработках и ремонтах электромонтажа запрещается:

- устанавливать автоматы защиты сети и предохранители, не соответствующие номинальным данным, указанным в схемах;
- присоединять провода в местах, не предусмотренных монтажной схемой, с необлуженными концами или без кабельных наконечников;
- подключать на один контакт клеммной колодки более трех проводов;
- оставлять неизолированными свободные концы проводов;
- оставлять открытыми электрощитки распределительных устройств, распределительные коробки и панели, находящиеся под напряжением;
- производить пайку электропроводов с применением кислоты;
- паять провода в отсеках, где расположены топливные баки;
- крепить (отбортовывать) электропроводку к съемным агрегатам.

3. ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА ЭЛЕКТРОМОНТАЖА

3.1. Общие сведения об электромонтаже

- 3.1.1. Электромонтаж на самолете выполнен открытым в виде жгутов, которые в фюзеляже проложены между теплоизоляцией и облицовкой кабин.
- 3.1.2. Жгуты экранированных и неэкранированных проводов разделены, а там, где это невозможно, экранированные провода обшиты специальной тканью.
- 3.1.3. В местах конструктивных и технологических соединителей соединение элементов электромонтажа осуществляется с помощью электрических соединителей.
- 3.1.4. В местах прохода проводов через герметические перегородки установлены гермопроходы, герметические электрические соединители и силовые вводы.
- 3.1.5. На самолете применяются провода БПВЛТ, БПВЛЭТ, БПВЛАТ и кабель РК-63 (РК-50), заделка алюминиевых проводов в медные наконечники осуществлена пайкой.
- 3.1.6. Защита электрических цепей выполнена с помощью предохранителей типа СП, ТП, ИП и автоматов защиты АЗС и АЗР.
- 3.1.7. Типовые заделки проводов, электрических соединителей, подключение проводов к агрегатам приведены в Приложения 2 (рис. 1, 2, 3, 4).
- 3.1.8. Металлизация производится соединением частей самолета и его оборудования посредством крепежных (заклепки, резьбовые соединения), установочных (жесткие хомуты) деталей и гибких перемычек металлизации.
- 3.1.9. Для снятия с самолета зарядов статического электричества предназначены статические разрядники, токосъемники шасси и штырь заземления.

3.2. Демонтаж и монтаж элементов электромонтажа

Демонтаж и монтаж элементов электромонтажа выполняется по технологическим картам Выпусков 18, 19, 20, 21, 22 (часть 3) Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26 и Ан-30.

3.3. Доработка и ремонт электромонтажа

- 3.3.1. Доработку электромонтажа, связанную с удлинением проводов, ремонтом проводов с поврежденной до жилы изоляцией или с поврежденной жилой, выполнять заменой проводов,



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

в случаях, согласованных с Разработчиком, разрешается удлинение или замена проводов по участкам с помощью муфт сращивания.

- 3.3.2. Для сращивания проводов размером (сечением) более 2 (10,0 мм²), как временный ремонтный вариант, разрешается применять болтовые разъемы.
- 3.3.3. При повреждении защитного слоя проводов или кабеля, при порывах экранирующей плетенки (несколько прядей до 25%) на место повреждения установить термоусаживаемую трубку и усадить. Зона защиты трубкой от места повреждения должна распространяться на 50мм в обе стороны. В случаях повреждения защитного слоя проводов в зонах, связанных с большой трудоемкостью демонтажа электрожгута, разрешается место повреждения обмотать лентой ЛЭТСаР в 2 - 3 слоя, с закреплением ее бандажом.
- 3.3.4. При необходимости переаделки проводов в соединители, залитые герметиком, доработку выполнять заменой соединителя с последующей герметизацией.
- 3.3.5. Электрожгуты должны изготавливаться в соответствии с действующей конструкторской документацией.
- 3.3.6. Монтаж электрожгутов выполнять таким образом, чтобы был обеспечен доступ ко всем агрегатам для осмотра, регулировки и смены отдельных деталей без демонтажа электрожгутов и не закрывал маркировку элементов монтажа.
- 3.3.7. При замене перемычек металлизации, статических разрядников, штыря или троса заземления и токосъемников необходимо тщательно (до металлического блеска) зачистить место установки детали, после установки необходимо обеспечить защиту от коррозии покрытием бесцветным лаком или краской, проверить переходное сопротивление. Допустимые значения переходных сопротивлений указаны в таблице 3.1.

Таблица 3.1. - Допустимые значения переходных сопротивлений

Что металлизруется	Вид или средства металлизации	Переходное сопротивление, не более мКОМ
Соединение трубки разрядника (антистатика) с корпусом самолета	Непосредственное жесткое крепление	100
Соединение элементов конструкции самолета между собой. Соединение неподвижного оборудования с корпусом самолета	Крепление посредством клепки, резьбовых соединений и жестких хомутов	600
Непосредственное соединение экранов бортовой сети и кабелей радиоаппаратуры между собой или с корпусом самолета	—	600
Соединение подвижных элементов конструкции самолета, подвижного или амортизированного оборудования с корпусом самолета или между собой	Соединение гибкими перемычками, нежесткими хомутами или скобками	2000
Соединение каркасов мягких баков для топлива с корпусом самолета	Соединение гибкими перемычками	2000



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

4. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ЭЛЕКТРОМОНТАЖА НА САМОЛЕТЕ

4.1. Монтаж электрожгутов выполнять выше трубопроводов гидравлической, топливной, масляной систем с зазорами не менее 50 мм без защиты и не менее 10 мм при условии защиты электрожгута и установки разделительного хомута. Зазоры между жгутами и трубопроводами кислорода, горячего и холодного воздуха:

- для трубопроводов кислорода не менее 10, мм;
- для трубопроводов горячего воздуха не менее 40 мм;
- для трубопроводов горячего воздуха, защищенных теплоизоляцией не менее 10мм;
- для трубопроводов холодного воздуха не менее 5 мм.

Зазоры между электрожгутами и элементами конструкции изделия или блоками должны быть:

- для амортизированного блока при полном смещении не менее 10 мм;
- для неамортизированного блока не менее 8 мм;
- для подвижной части элементов конструкции не менее 10 мм;
- для тросов (тяг) управления не менее 20 мм.

4.2. Электрожгуты и провода силовых электрических систем прокладывать не ближе 20мм от электрожгутов других систем.

4.3. Максимальное расстояние между точками крепления кабеля в зонах вибраций (10g) не должно превышать 35 мм, в других зонах – 250 мм.

4.4. Для выполнения требований по взрывобезопасности монтаж проводов и кабелей топливной системы выполнять отдельной трассой на расстоянии не менее 8 мм от других цепей или в общей экранирующей оплетке, соединенной с корпусом объекта.

5. МАРКИРОВКА ЭЛЕМЕНТОВ ЭЛЕКТРОМОНТАЖА

5.1. Маркировке подлежат все провода, электрожгуты и кабели бортовой электрической сети.

5.2. Маркировочные обозначения нанесены на концы бортовых проводов самолета у мест подсоединения проводов и по всей длине провода с интервалом не более 150 мм.

5.3. Маркировка теплостойких и экранированных проводов произведена на оболочке из пластикатного материала.

5.4. Маркировочные знаки на изоляции или оболочке проводов нанесены краской.

5.5. При невозможности нанесения маркировочного обозначения на изоляцию или оболочку проводов маркировка произведена маркировочными бирками.

5.6. Маркировочные бирки установлены на концах проводов.

5.7. Маркировка жгутов и кабелей бортовой электрической сети произведена бирками, закрепленными бандажами.

5.8. При доработке и ремонте бортовой электрической сети маркировку жгутов и кабелей разрешается производить трубкой, разрезанной вдоль и закрепленной с двух сторон бандажами.

5.9. Формирование жгутов осуществлено по комплексам (комплекс электрооборудования, комплекс СУ, комплекс топливо, комплекс ПНО, комплекс радиооборудования и др.).

5.8. Маркировочные надписи на элементах электромонтажа произведены, а при доработках и ремонте должны производиться, в соответствии с действующей конструкторской документацией.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

6. БОРТОВЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

6.1. Источники электроэнергии постоянного тока

В качестве основных источников электроэнергии постоянного тока используются два стартер-генератора СТГ-18ТМО-1000 мощностью 18 кВт.

В качестве резервного источника питания, а также для питания бортсети во время подготовки самолета к полету и питания стартер-генераторов при запуске двигателей используется генератор ГС-24Б.

Аварийными источниками постоянного тока являются три аккумуляторные батареи 12САМ-28 емкостью 28 А·ч каждая.

Электроснабжение постоянным током выполнено по двум магистральным сетям: основной и аварийной. Основное питание обеспечивается двумя стартер-генераторами СТГ-18ТМО-1000, каждый из которых питает основную шину своего центрального распределительного устройства (левого и правого). Шины левого и правого центральных распределительных устройства объединены.

При неработающих генераторах СТГ-18ТМО-1000 питание бортсети осуществляется резервным генератором ГС-24Б.

При отказе основных источников постоянного тока и неработающем резервном генераторе происходит автоматическое или ручное переключение аварийных шин щита АЗС, приборной доски радиста, РК освещения и электрощитка штурмана на питание от аккумуляторных батарей. Аварийным питанием обеспечиваются потребители, работа которых необходима для обеспечения безопасного завершения полета и посадки (в том числе система, зажигания двигателей).

6.2. Источники однофазного переменного тока напряжением 115 В частотой 400 Гц.

Основными источниками электроэнергии переменного однофазного тока 115 В 400 Гц являются два генератора Г016ПЧ8 мощностью 16 кВт·А каждый, установленные по одному на каждом двигателе.

Генератор левого двигателя является основным и обеспечивает питание всех потребителей, генератор правого двигателя работает в режиме «горячего» резерва и автоматически подключается к электросети 115 В вместо основного генератора при его отказе.

Аварийным источником электроэнергии переменного тока 115В является преобразователь ПО-750А мощностью 750 В·А, который при отказе обоих генераторов обеспечивает электропитание потребителей, работа которых необходима для обеспечения безопасного завершения полета и посадки, а также обеспечивает питание этой сети при обслуживании на земле.

6.3. Источники переменного трехфазного тока напряжением 36 В частотой 400 Гц

Источниками электроэнергии трехфазного переменного тока 36 В 400 Гц на самолете служат преобразователь ПТ-1000ЦС (основной источник), трансформатор ТС310СО4А (резервный источник) (оба с номинальной мощностью 1 кВт·А) и два преобразователя ПТ-200Ц мощностью 200 В·А (аварийные источники).



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

Преобразователи ПТ-200Ц работают только при отсутствии централизованного питания, отдельных выключателей они не имеют и включаются при включении авиагоризонтов АГД-1 левого летчика и АГБ-ЗК.

6.4. Мощность источников электроэнергии

Мощности установленных источников электроэнергии достаточно для обеспечения питанием потребителей в различных вероятных комбинациях и вероятной продолжительности их включения, а именно:

- потребителей, подключенных к нормально функционирующей системе энергоснабжения;
- потребителей, работа которых необходима для обеспечения безопасного завершения полета и посадки после отказа любого первичного генератора или преобразователя энергии;
- потребителей, работа которых необходима для обеспечения безопасного завершения полета и посадки после отказа любого одного двигателя.

Оборудование и установки системы электроснабжения сконструированы таким образом, что обеспечивают надежное выполнение функций во всех ожидаемых условиях эксплуатации и не представляют опасности для самолета в случае их неисправности или отказа, что подтверждено опытом длительной эксплуатации на данном типе самолета.

При отказе (отключении) одного из основных источников электроэнергии (генераторов СТГ-18ТМО-1000, ГО-16ПЧ8 или преобразователя ПТ-1000ЦС) оставшиеся исправными источники по цепям резерва обеспечивает питание бортовых приемников электроэнергией своего вида.

При отказе (отключении) основных источников электроэнергии (двух генераторов постоянного тока, двух генераторов однофазного переменного тока напряжением 115 В 400 Гц или преобразователя и трансформатора трехфазного переменного тока 36 В 400 Гц) автоматически разъединяются основные и аварийные шины, после чего аварийные шины питаются от альтернативных (аварийных) источников электроэнергии.

Емкости аккумуляторных батарей достаточно для обеспечения совместно с работающими генераторами одновременной работы системы зажигания двигателей и удовлетворения наибольших потребностей любых компонентов систем самолета

6.5. Расчет мощности при выполнении доработок и модификациях самолета.

При выполнении доработок (установке нового оборудования, демонтаже устаревшего оборудования) и проведении работ по модификации самолета расчет мощности по обеспечению питанием и разработку схемы электропитания вновь устанавливаемого оборудования с учетом демонтажа старого оборудования, проверку соответствия мощности бортовых источников электроэнергии потребителям выполняет Разработчик - ГП "Антонов". После проведения указанных выше работ, при необходимости, проводятся стендовые, наземные и летные испытания. Летные испытания проводятся в различных климатических условиях и на различных типах ВПП.



Т 1а 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50

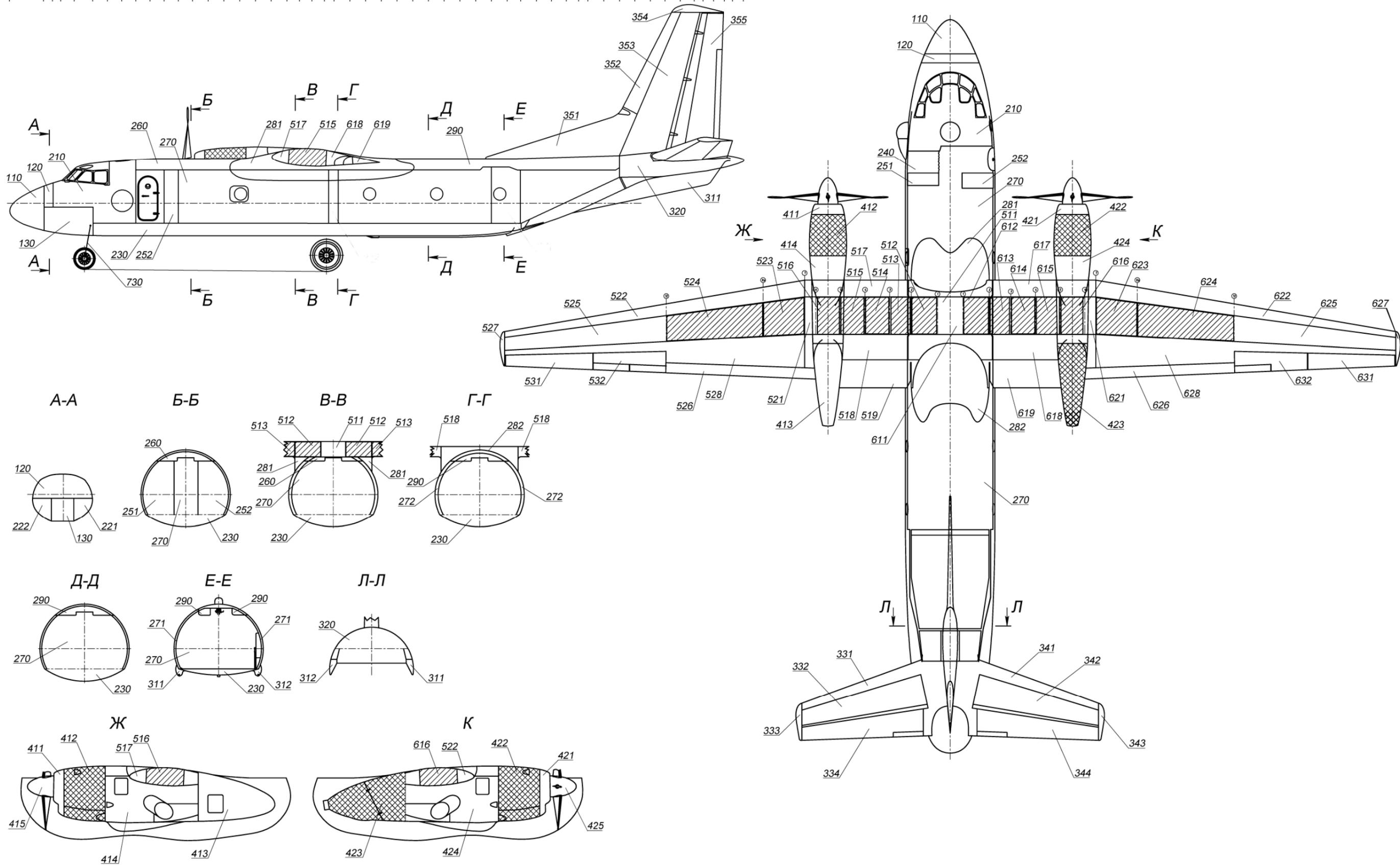
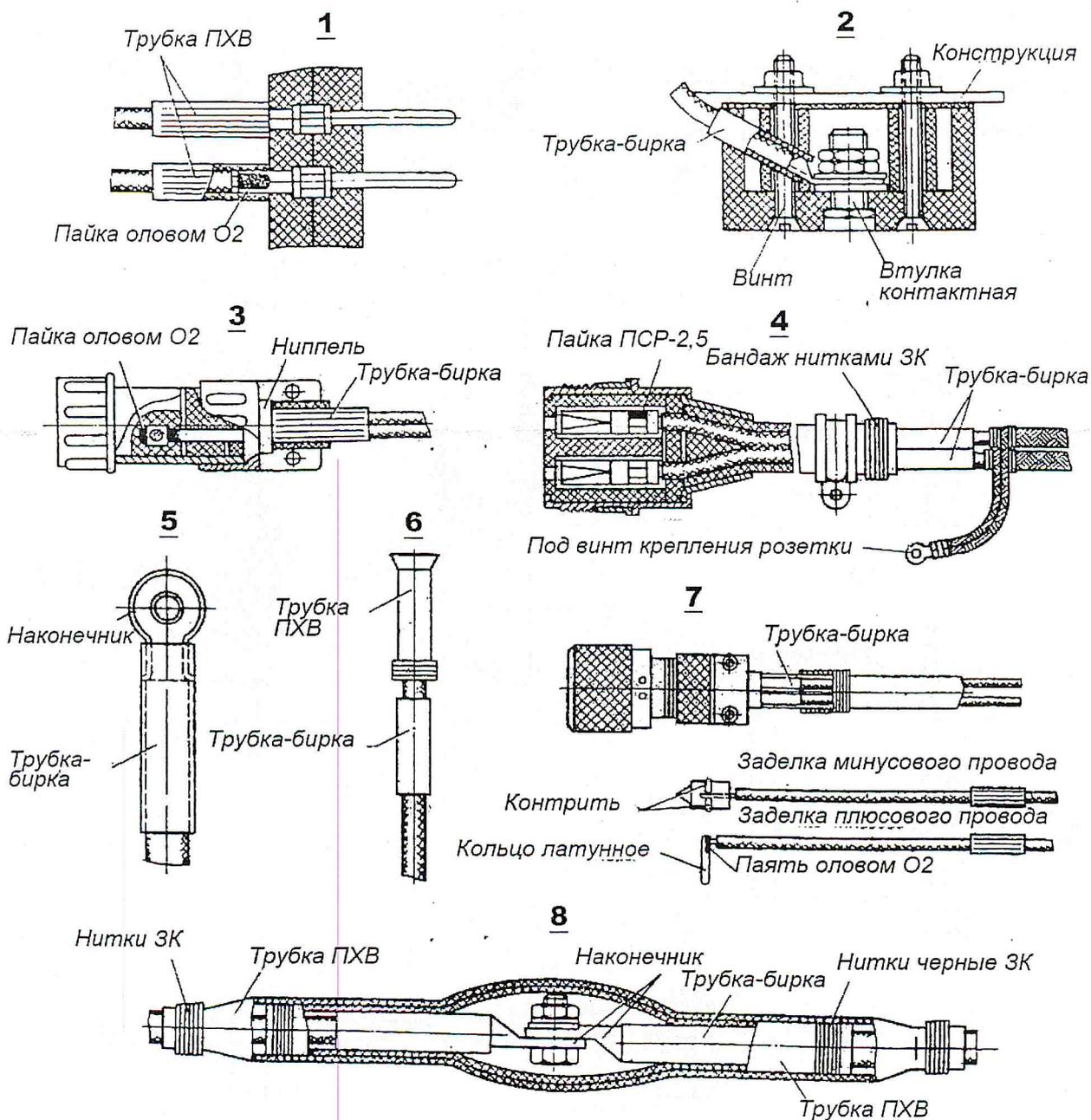


Рис. 1

Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 2.



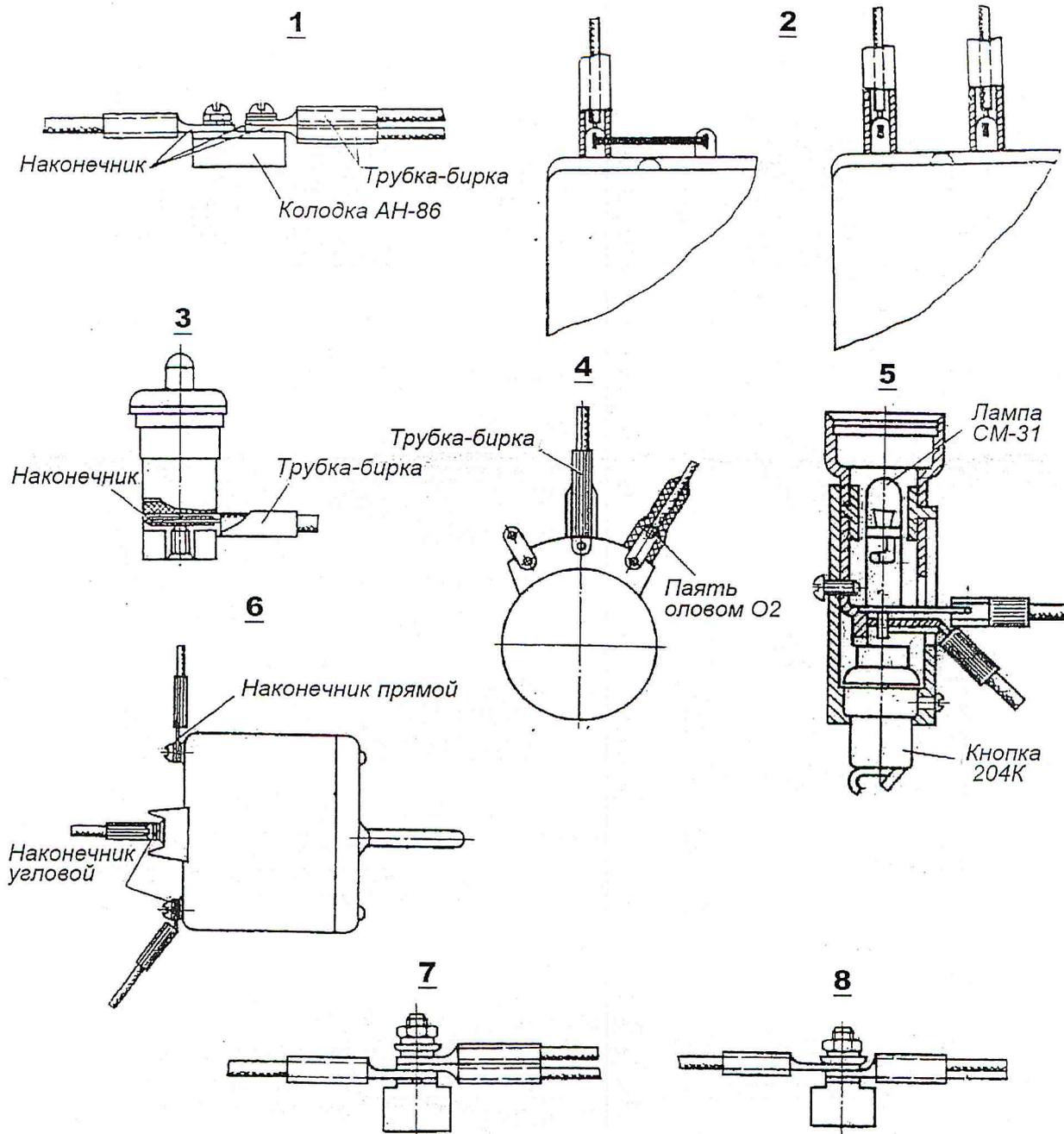
1. Заделка проводов в контакты штепсельного разъема.
2. Заделка проводов в розетки 47К и 48К.
3. Заделка проводов в разъем датчика П-1.
4. Заделка проводов в датчик пожаротушения.
5. Заделка проводов в наконечник.
6. Разделка запасного и не подключенного к агрегату провода.
7. Заделка проводов в розетку пиропатрона.
8. Защита болтового соединения проводов.

Рис 1.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности



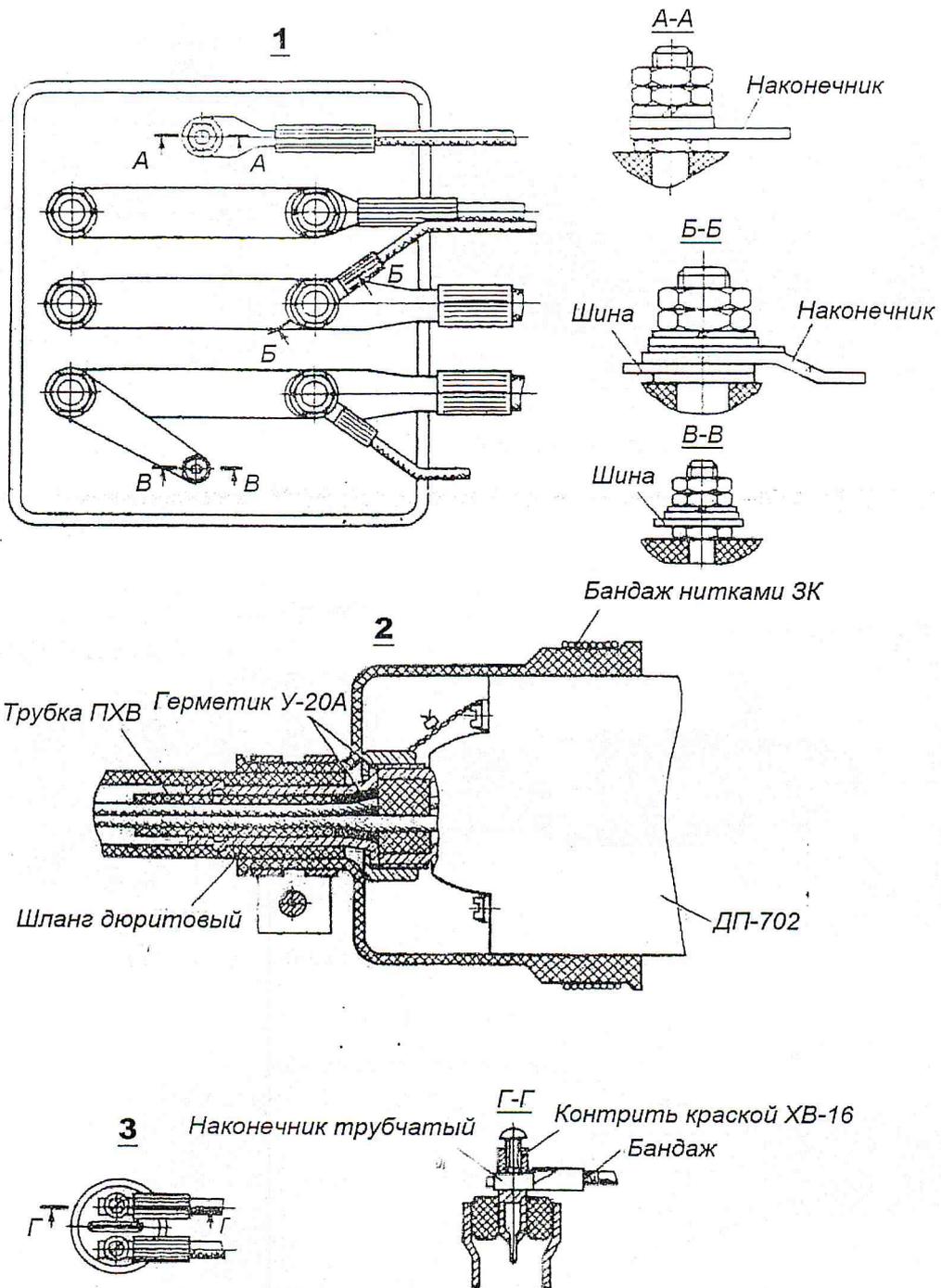
1. Подсоединение трех наконечников на клеммные колодки типа АН-86.
2. Распайка проводов на реле типа ТКЕ.
3. Заделку проводов в кнопку 5К.
4. Заделка проводов в галетный переключатель.
5. Заделка проводов в лампу-кнопку.
6. Заделка проводов в герметичный выключатель
7. Подсоединение трех наконечников на клеммные колодки 73К, 74К, 75К, 653АН.
8. Подсоединение двух наконечников на клеммные колодки 73К, 74К, 75К, 653АН.

Рис 2.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности



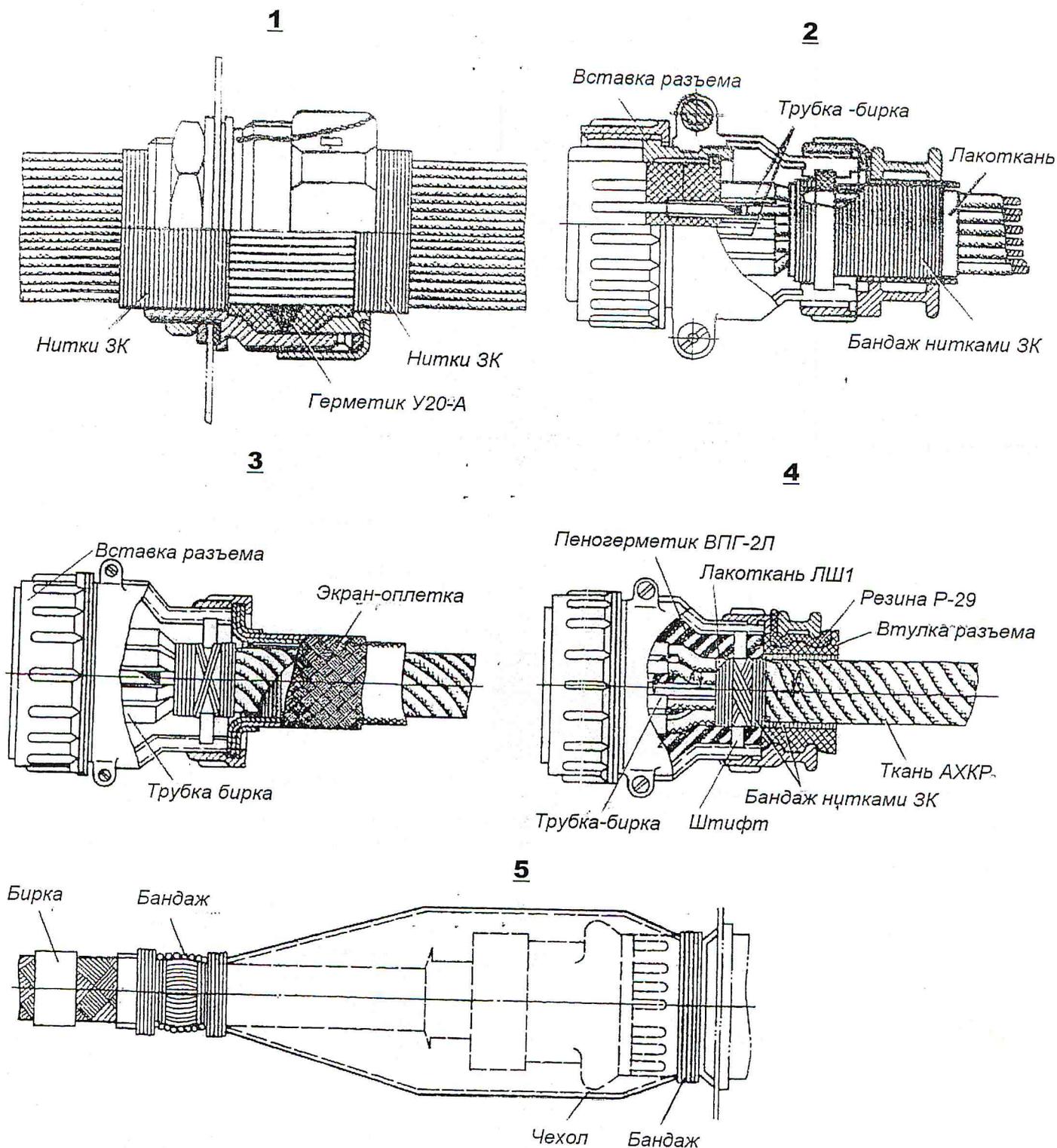
1. Подключение проводов к генератору ГО16ПЧ8.
2. Заделка проводов в концевой выключатель ДП-702.
3. Заделка проводов в патрон 2Ш-15.

Рис 3.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности



1. Заделка жгута в гермоввод.
2. заделка жгута в неэкранированный штепсельный разъем.
3. Заделка жгута в экранированный штепсельный разъем.
4. Заделка штепсельного разъема герметиком.
5. Установка защитного чехла на штепсельный разъем.

Рис 4.



ЧАСТЬ 3

ПОРЯДОК СБОРА, УЧЕТА И ОФОРМЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОТКАЗАХ И НЕИСПРАВНОСТЯХ



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Сбор и учет неисправностей самолетов Ан-26 (всех модификаций) осуществляется с целью проведения анализа надежности и разработки мероприятий по поддержанию их летной годности.
- 1.2. ГП "АНТОНОВ", как Разработчик и Держатель сертификата типа осуществляет анализ надежности и организует работы по разработке и реализации организационно-технических мероприятий и рекомендаций по поддержанию летной годности самолетов Ан-26 (всех модификаций), предотвращению отказов, неисправностей, авиационных происшествий и инцидентов.
- 1.3. Сбор информации включает в себя:
 - накопление первичных форм учета информации об отказах и неисправностях самолетов Ан-26 (всех модификаций);
 - сведения о входном контроле качества материалов, комплектующих изделий, запасных частей, топливо-смазочных материалов и др.;
 - сведения о наработке самолетов Ан-26 (всех модификаций) в эксплуатации;
 - сведения об условиях хранения и эксплуатации самолетов Ан-26 (всех модификаций);
 - сведения о количестве отказов, признаки их появления, последствия;
 - результаты исследования и контроля технического состояния изделий самолетов Ан-26 (всех модификаций) в процессе их технического обслуживания (процент брака, контроль информационных параметров и др.).
- 1.4. Эксплуатанты и организации по техническому обслуживанию (ТО) выполняют работы по учету, сбору, обработке и передаче информации по надежности самолетов Ан-26 (всех модификаций), основной массив которой формируется в условиях эксплуатации и содержит в себе совокупность первичных документов, которые определяют причины отказов самолетов Ан-26 (всех модификаций).
- 1.5. Эксплуатант:
 - изучает техническое состояние самолетов Ан-26 (всех модификаций), причины и обстоятельства потери изделиями работоспособности, механизмы отказов;
 - формулирует предварительный вывод о факторах, которые приводят к появлению данного вида отказа, и предоставляет рекомендации по их предотвращению.
- 1.6. Первичным документом сбора информации об отказах и неисправностях изделий самолетов Ан-26 (всех модификаций) является "Карточка учета неисправностей АТ" (КУН АТ, см. Таблицу 2), которая заполняется по всем отказам и неисправностям, которые возникли во время полета или обнаружены при ТО, независимо от наличия других документов (рекламационных и технических актов, ведомостей дефектации, карт-нарядов, бортовых журналов),



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

- 1.7. На отказы и неисправности, которые могли бы привести к авиационным происшествиям или инцидентам, или реально угрожали безопасности полета, заполняется КУН АТ с красной полосой. Такая информация имеет статус особо важных донесений.
- 1.8. К особо важным донесениям относят информацию об отказах, которые:
- 1.8.1. выявлены при ТО самолетов, влияют на летную годность, а отклонение параметров изделия выходит за установленные допуски и техничные условия;
- 1.8.2. привели к усложнению действий летного экипажа на любом этапе выполнения полета (руление, взлет, эшелон, посадка, пробег);
- 1.8.3. привели к прекращению выполнения полета (вынужденная посадка, прерванный взлет, выкатывание ВС за взлетно-посадочную полосу (ВПП));
- 1.8.4. Связаны с такими факторами, как:
- пожар во время полета;
 - ошибочное срабатывание противопожарной сигнализации во время полета;
 - повреждение элементов конструкции самолета во время полета, которые требуют трудоемкого ремонта;
 - случаи накопления или циркуляции дыма, токсичных газов в кабине экипажа или пассажирском салоне во время полета;
 - отказ двигателей, оборудования связи или навигации и сбои в их работе во время полета;
 - отказ системы флюгирования воздушного винта или невозможность контроля увеличения числа оборотов воздушного винта в полете;
 - нарушение подачи топлива, негерметичность топливной системы;
 - открытие створок шасси во время полета, нарушения при выпуске-уборке шасси, отказ в работе компонентов тормозной системы самолета;
 - прерывание полета, смена маршрута из-за неизвестных или подозрительных механических повреждений, требующих значительных материальных и трудовых затрат;
 - другие условия, которые непосредственно влияют на безопасность эксплуатации самолета.
- 1.9. Сообщение особоважных донесений осуществляется срочно в течение 24 часов, направляются любым доступным видом связи (телефон, факс, e-mail) непосредственно в ГП "АНТОНОВ":
- (03062, Украина, г.Киев, ул.Туполева,1, тел. (+38044) 454-32-33, факс.(+38044) 400-81-04, 454-31-49, 400-73-25, e-mail: info@antonov.com, potapenko@antonov.com)
- и в Авиационную Администрацию.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ ПО СБОРУ ИНФОРМАЦИИ

- 2.1. Сбор, обработка и первичный анализ информации по надежности самолетов Ан-26 (всех модификаций) возлагается на эксплуатантов и организации по ТО. Обобщение анализа надежности и разработку предложений, касающихся поддержания летной годности самолетов Ан-26 (всех модификаций), выполняет ГП "АНТОНОВ".
- 2.2. Эксплуатант:
- организывает сбор первичной информации, которая содержит данные по отказам и неисправностям самолетов Ан-26 (всех модификаций) и их наработку;
 - проводит первичную обработку результатов эксплуатации самолетов Ан-26 (всех модификаций) и выполняет организационно-технические мероприятия по предотвращению появления отказов самолетов Ан-26 (всех модификаций) в полете;
 - разрабатывает требования и рекомендации по повышению надежности самолетов Ан-26 (всех модификаций) и устранению конструктивно-производственных недостатков;
 - использует современные методы, средства контроля и диагностики самолетов Ан-26 (всех модификаций), технического оборудования, оснащает предприятия средствами механизации и автоматизации, использует автоматизированные системы сбора и обработки информации;
 - предоставляет отчеты о дефектах самолетов Ан-26 (всех модификаций) и результаты первичной обработки анализа отказов и неисправностей в ГП "АНТОНОВ";
 - предоставляет информацию по эксплуатации самолетов Ан-26 (всех модификаций) и рекомендации по поддержанию их летной годности для обобщения информации и анализа надежности парка ВС в целом.
- 2.3. Организация по ТО:
- исследует и анализирует техническое состояние изделий самолетов Ан-26 (всех модификаций), которые поступили на ТО или ремонт, и предоставляет в виде отчета в ГП "АНТОНОВ" и эксплуатанту информацию об обнаруженных отказах и неисправностях, дефектах, которые были обнаружены при ТО или ремонте самолетов, и причинах их возникновения;
 - анализирует причины отказов и неисправностей отремонтированных самолетов Ан-26 (всех модификаций), разрабатывает и проводит организационно-технические мероприятия по обеспечению надежности;
 - внедряет механизацию и автоматизацию производственных процессов, автоматизированные системы сбора и обработки информации.
- 2.4. Подразделение Эксплуатанта и организации по ТО обеспечивает:
- регистрацию, сбор, обработку и анализ информации об отказах и неисправностях самолетов Ан-26 (всех модификаций);
 - расследование причин отказов, которые угрожают безопасности полетов;



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

- проведение анализа и исследования технического состояния самолетов Ан-26 (всех модификаций), поступивших в ремонт;
- обнаружение во время ремонта нарушений правил эксплуатации самолетов Ан-26 (всех модификаций) и разработку мероприятий по их предотвращению;
- проведение первичной обработки информации по эксплуатации самолетов Ан-26 (всех модификаций) и комплектующим изделиям и передачу результатов в адрес ГП "АНТОНОВ".

2.5. Эксплуатант и организация по ТО устанавливают структурную взаимосвязь по сбору и обработке информации по отказам и неисправностям, назначают ответственных лиц, их полномочия, взаимодействия исполнителей.

2.6. Эксплуатант может передавать полномочия по сбору, обработке, анализу и передаче информации по надежности организациям по ТО, но контроль за исполнением данных работ и ответственность возлагается на эксплуатанта.

3. ОФОРМЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ

3.1. Результаты анализов и предложений по повышению надежности самолетов Ан-26 (всех модификаций) эксплуатант оформляет в виде отчета, который отправляется в адрес ГП "АНТОНОВ" (форма 1).

3.2. Отчеты должны содержать достоверную информацию о результатах эксплуатации самолетов Ан-26 (всех модификаций) за данный календарный период и включать в себе следующие сведения:

- наработка парка самолетов за отчетный календарный период (форма 2);
- описание авиационного происшествия (АП) или инцидента и предложения по их предотвращению (форма 3);
- о задержках вылетов самолетов (форма 4);
- анализ досрочно снятых двигателей (форма 5);
- замечания и предложения по качеству выполнения ремонта самолетов;
- предложения по усовершенствованию эксплуатационной документации (ЭД);
- описание особо опасных и впервые обнаруженных отказов и неисправностей самолетов (форма 6);
- предложения по повышению надежности самолетов в эксплуатации и др. (форма 7);

3.3. Отчеты составляются ежеквартально и за год и предоставляются в ГП "АНТОНОВ" не позднее 15 дней после окончания квартала.

Отчет необходимо предоставлять распечатанным на бумаге и записанным на CD (электронном виде).



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

4. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ КУН АТ

- 4.1. Первичным документом сбора информации об отказах и неисправностях самолетов Ан-26 (всех модификаций) является "Карточка учета неисправностей АТ" (КУН АТ), которая заполняется по всем отказам и неисправностям независимо от наличия других документов (рекламационных и технических актов, ведомостей дефектации, карт-нарядов, бортовых журналов).
- 4.2. По каждому отказу или неисправности заполняется отдельная карточка и на ней проставляется порядковый номер, который должен соответствовать номеру, занесенному в регистрационный журнал эксплуатанта.
- 4.3. По отказам и неисправностям, которые угрожают безопасности (п. 1.8.) полета заполняется КУН АТ с красной полосой в письменной форме с дальнейшим оформлением и передачей особо важного донесения в ГП "АНТОНОВ" и в Авиационную Администрацию.
- 4.4. Дальнейшее оформление КУН АТ с красной полосой включает предоставление следующих дополнительных сведений:
 - относится ли этот случай к авиационному происшествию или инциденту;
 - при каких обстоятельствах и кем обнаружен отказ или отклонение;
 - детальное описание отказа с указанием места расположения, параметров, наименования неисправных частей, признаки проявления;
 - возможную причину отказа;
 - предложения по устранению и необходимость проведения дополнительных мероприятий по предотвращению аналогичных отказов;

Дополнительная информация предоставляется на обратной стороне страницы КУН АТ, подписывается уполномоченным должностным лицом и отправляется согласно п. 4.3.

- 4.5. По виду предоставления информация, которая содержится в КУН АТ, делится на текстовую и числовую информацию прямого введения и кодировки.

Информация прямого введения вносится непосредственно в ячейку поля согласно граф КУН АТ.
При кодировке информации зачеркивается соответствующий код.

4.6. Ячейки КУН АТ заполняются следующим образом:

- 4.6.1. Всем КУН АТ присваиваются учетные номера.
- 4.6.2. "Организация - Эксплуатант ВС" - указывается наименование эксплуатанта, в сертификате которого числится ВС, или эксплуатант, который его арендует.
- 4.6.3. "Тип ВС" - указывается тип ВС.
- 4.6.4. "Бортовой № ВС" - указывается регистрационный знак ВС.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

- 4.6.5. "Дата" - указывается число, номер месяца и две последние цифры года, когда обнаружена неисправность.
- 4.6.6. "Номер СУ или ВСУ" - указывается номер СУ или ВСУ.
- 4.6.7. "Форма ТО" - записывается номер формы ТО и ее этап.
- 4.6.8. "Внешнее проявление неисправности" - описывается внешние признаки, которые свидетельствуют про отказ или неисправность.
- 4.6.9. "Этап обнаружения" - зачеркнуть код соответствующего этапа.
- 4.6.10. "Подтверждено на земле" - зачеркнуть соответствующий код.
- 4.6.11. "Последствия" - зачеркнуть соответствующий код.
- 4.6.12. "Способ устранения неисправности" - зачеркнуть соответствующий код.
- 4.6.13. "Система, подсистема" - название системы или подсистемы, а также код (таблица 1).
- 4.6.14. "Тип неисправного изделия" - в таблицу вносятся сведения: (тип) обо всех изделиях, которые были заменены на ВС в процессе восстановительного ремонта.
- 4.6.15. "Заводской номер" - в таблицу вносится заводской номер изделий, которые были заменены на ВС в процессе восстановительного ремонта.
- 4.6.16. "Проявление неисправности комплектующего изделия" - в сокращенной форме описываются внешние признаки неисправности.
- 4.6.17. "Причина неисправности комплектующего изделия" - указывается какая именно деталь или блок вышли из строя.
- 4.6.18. "Элементы РЭО" - вносится схематическое обозначение элемента (блок, узел, группа элементов, номер схемы). Если в схемном делении РЭО отсутствуют блоки и узлы, то в соответствующей графе поля ставится прочерк.
- 4.6.19. "Мероприятия, проведенные с комплектующим изделием" зачеркнуть код соответствующих мероприятий.
- 4.6.20. "Дополнительные сведения" - вносится информация, которая будет использована при разработке профилактических мероприятий по повышению безотказности АТ.
- 4.6.21. В раздел паспортных данных, который представляет собой таблицу, вносятся основные данные по ВС, авиационного двигателя или изделий, в которых возникла неисправность.

Раздел заполняется в полном объеме, если речь идет об отказе двигателя и его агрегатов. В остальных случаях вносятся сведения только о ВС и комплектующих изделиях.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

4.6.22. Остальные реквизиты КУН АТ заполняются согласно надписями в карточке.

4.6.23. Под разделом, который содержит паспортные данные, включаются сведения об исполнителях, которые принимали участие в заполнении КУН АТ.

4.7. КУН АТ предоставляются в адрес ГП "АНТОНОВ" ежеквартально не позднее 15 дней после окончания квартала.

КУН АТ предоставляются распечатанным на бумаге и записанным на CD (электронном виде).



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Таблица 1

Кодировка систем самолета при заполнении КУН АТ

Код	Наименование системы
021	СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ
022	ОБОРУД.АВТОМАТ.УПРАВЛ.ПОЛЕТОМ
023	СВЯЗНОЕ РАДИООБОРУДОВАНИЕ
024	СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ
025	БЫТ. И АВАР.-СПАС.ОБОРУДОВАНИЕ
026	ПРОТОВОПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
027	СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ
028	ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА
029	ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
030	ПРОТИВООБЛЕДЕНИТ. СИСТЕМА
031	ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
032	ШАССИ
033	ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВ. СИГНАЛИЗ.
034	ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦ. ОБОРУДОВАНИЕ
035	КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
038	СИСТ. ВОДОСНАБЖ. И УДАЛ.ОТБРОСОВ
049	ВСПОМОГАТ. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА
052	ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ
053	ФЮЗЕЛЯЖ
054	ГОНДОЛЫ ДВИГАТЕЛЕЙ, ПИЛОНЫ
055	ОПЕРЕНИЕ
056	ФОНАРЬ, ОКНА
057	КРЫЛО
061	ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ
072	ГАЗОТУРБИННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ
073	ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА ДВИГАТЕЛЯ
074	СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ
075	СИСТЕМА ОТБОРА ВОЗДУХА
076	СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ
077	ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ ДВИГАТЕЕЙ
078	СИСТЕМА ВЫХЛОПА
079	МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА
080	СИСТЕМА ЗАПУСКА
082	СИСТЕМА ВПРЫСКА ВОДЫ
110	РАДИОАППАР. САМОЛЕТОВОЖДЕНИЯ
113	Р/А ОПОЗН. ОПОВЕЩ. И АКТИВН. ОТВ.
142	БОРТ. СР-ВА КОНТР. И РЕГ. ПОЛ Д



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Таблица 2

1. КАРТОЧКА УЧЕТА НЕИСПРАВНОСТИ АВИАТЕХНИКИ №														
2. Организация-эксплуатант ВС														
3. Тип ВС		4. Борт № ВС		5. Дата		6. Номер СУ				ВСУ	7. Форма ТО			
				/ /		1	2	3	4	5				
8. Внешнее проявление неисправности														
9. Этап обнаружения														
На земле						В полете								
11		Подготовка к вылету				21		Взлет				1	Подтверждено	
						22		Набор высоты		2	Не подтверждено			
12		Буксировка				23		Эшелон				3	Не проверялось	
13		Запуск двигателей				24		Снижение				11. Последствия		
14		Руление				25		Заход на посадку				1	Задержка рейса	
15		Оперативное ТО				26		Посадка				2		Замена ВС
16		Периодическое ТО				27		Висение				3		АП
17		Прочие ТО				28		Пробег и Руление				4		Инцидент
18		Диагностирование										5		Без последствий
12. Способ устранения неисправности ВС														
1		- без съема изделий				2		- со съемом изделий				3		- путем замены изделий
13. СИСТЕМА, ПОДСИСТЕМА						/								
14. Тип неисправного изделия						15. Заводской номер								
16. Проявление неисправности комплектующего изделия														
17. Причина неисправности комплектующего изделия														
18. Элемент РЭО		18.1		18.2		18.3		18.4						
		Блок		Подблок		Узел								
19. Принятые мероприятия по комплектующему изделию														
1		Восстановлено у эксплуатанта		3		Отправлено в ремонт		5				Восстановлено изготовителем		
2		Списано		4		Направлено на исследование		6				Подлежит рекламации		
20. Дополнительные сведения														
21. Паспортные данные		Воздушное судно				Двигатель (ВСУ)				Воздушный винт (комплектующие изделия)				
Тип (модификация)						22.1				23.1				
Заводской номер						22.2				23.2				
Завод – изготовитель		21.1		22.3		23.3								
Дата выпуска		21.2		(мес./год)		22.4		(месяц/год)		23.4		(мес/год)		
Наработка		СНЭ	21.3.1	ч.	21.3.2	п	22.5.1	ч.	22.5.2	ц.	23.5	ч./ср.сл.		
		ППР	21.4.1	ч.	21.4.2	п	22.6.1	ч.	22.6.2	ц.	23.6	ч./ср.сл.		
Количество ремонтов		21.5				22.7				23.7				
Дата последнего ремонта		21.6		(мес/год)		22.8		(мес/год)		23.8		(мес/год)		
Завод последнего ремонта		21.7		(мес/год)		22.9				23.9				
Дата посл. установки на ВС						22.10				(ч/м/г)		23.10	(ч/м/г)	
27. Должность и фамилия														



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Форма 1

УТВЕРЖДАЮ

(руководитель эксплуатирующей организации)

(фамилия, инициалы)

(дата)

Отчет

Об отказах и неисправностях авиационной техники

за (___ квартал) 20__ года

Авиакомпания _____

20__ г.



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

Форма 2

1. Сведения о наработке парка ВС за отчетный календарный период

Тип самолета _____ с _____ по _____ 20__ г.

№ п/п	Номер самолета и номер двигателя	Наработка на начало периода СНЭ/ППР	Наработка на конец периода СНЭ/ППР	Наработка за календарный период	Примечание
1					
	АД1-				
	АД2-				
2	АД3-				
	АД1-				
3	АД2-				
	АД3-				
4	АД1-				
	АД2-				
	АД3-				

ИТОГО



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Форма 3

2. Описание инцидентов

Тип ВС _____

Общее количество _____

с _____ по _____ 20__ г.

Из них по планеру _____

по СУ _____

по А и РЭО _____

ПРОВОДИТСЯ ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ ИНЦИДЕНТОВ

(Дата, № самолета, принадлежность, рейс, маршрут.
Этап полета, время, признаки, причина, характер.
Адресные данные самолета и т.д.)

Мероприятия по предотвращению отказов

(рекомендации по предотвращению отказов АТ, которые привели к инциденту, необходимо размещать после описания каждого конкретного случая).

Форма 4

3. Сведения о задержках вылетов

Номер самолета и его принадлежность	Дата	Продолжительность задержки	Рекомендации по предотвращению



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Форма 5

4. Сведения о досрочном снятии двигателей

№ п/п	Номер двигателя	Принадлежность	Наработка СНЭ/ППР	Место проявления	Причины досрочного снятия	Примечание

Форма 6

5. Сведения по особо опасным отказам изделий АТ

№ п/п	Наименование и заводской номер изделия (двигателя)	Завод-изготовитель, дата выпуска	Наработка СНЭ/ППР	Описание характера отказа и причины	Возможные последствия отказа в полете	Предложенные меры по предотвращению

Форма 7

6. Рекомендации по обеспечению надежности изделий АТ в эксплуатации

№ п/п	Содержание рекомендации	Обоснование рекомендации	Рекомендации по обеспечению надежности и технология обеспечения (рекомендации) в эксплуатации



ЧАСТЬ 4

**ТИПОВАЯ ПРОГРАММА РАБОТ
ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО
СОСТОЯНИЯ САМОЛЕТА**



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

1. ВВЕДЕНИЕ

Типовая программа работ по исследованию технического состояния самолетов Ан-26 (далее по тексту - Программа) разработана в рамках концепции поэтапной отработки установленных ресурсов и сроков службы на основании требований Норм летной годности, а также рекомендаций, изложенных в МОС "Обеспечение безопасности конструкции по условиям прочности при длительной эксплуатации» к АП 25.571. Программа является результатом обобщения многолетнего опыта ГП "АНТОНОВ" по поддержанию требуемого уровня безопасности стареющего парка самолетов.

2. ЦЕЛЬ РАБОТ

Цель работ - поддержание уровня летной годности самолетов Ан-26 всех модификаций (Ан-26, Ан-26Б, Ан-26-100, Ан-26Б-100) при поэтапной отработке установленных ресурсов и сроков службы.

3. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Работы по Программе проводятся на этапах отработки установленных ресурсов и сроков службы.

Программа работ по исследованию технического состояния самолетов Ан-26 включает в себя:

- Программу контроля старения конструкции¹.
- Программу оценки состояния функциональных систем и бортового оборудования.

На каждом этапе Программа включает в себя ряд работ, проводимых с целью анализа эксплуатационной документации, оценки индивидуальных особенностей конструкции и условий эксплуатации самолета.

4. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ

Работы, предусмотренные Программой, выполняются по заявке Эксплуатанта с целью определения возможности допуска экземпляра самолета к отработке очередного этапа ресурсов и (или) сроков службы.

Исследование технического состояния самолета по Программе 26.00.0000.000.000 ТПР и Дополнениям к ней, разработанным ГП "Антонов", осуществляется организацией, одобренной на выполнение периодических форм ТО исследуемого самолета Ан-26, совместно с Эксплуатантом и специалистами ГП "АНТОНОВ".

Необходимость участия других специалистов (экспертов) определяет авиационная администрация страны регистрации ВС.

Анализ эксплуатационной документации и оценка индивидуальных особенностей конструкции самолета (п.п. 5.1.), анализ условий эксплуатации (п. 5.2.), оценка состояния функциональных систем и бортового оборудования самолета (п. 6.1.), и оформление Акта (п. 8.) проводятся специалистами ГП "АНТОНОВ" и экспертных центров (при наличии) страны регистрации ВС по представляемым Эксплуатантом материалам.

¹ Под конструкцией понимается планер, навеска двигателей, шасси и механические элементы системы их уборки-выпуска, механические элементы системы управления и изменения конфигурации, элементы конструкции, обеспечивающие взаимную стыковку частей планера и агрегатов самолета.



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

Объем работ, предусмотренный настоящей Программой, на каждом этапе уточняется Дополнением, разработанным ГП "АНТОНОВ" на основании анализа ранее проведенных ГП "АНТОНОВ" исследований данного экземпляра самолета и дополнительных данных о характере эксплуатации, представляемых Эксплуатантом при подаче заявки. Заявка включает исходные данные о самолете, оформленные в соответствии с Приложением 10 к настоящей Программе.

Работы, предусмотренные данной Программой, рекомендуется совмещать с выполнением очередной формы периодического (календарного) ТО.

Дефекты и недостатки, выявленные при оценке технического состояния самолета, а также при выполнении периодического (календарного) ТО, устраняются организацией, одобренной авиационной администрацией страны регистрации ВС на выполнение данного вида работ, при выполнении восстановительных работ. Выполнение восстановительных работ подтверждается Актом.

В рамках Программы контроля старения конструкции, см. п. 5, ГП "АНТОНОВ" (при условии выполнения восстановительных и заключительных работ) оформляет Заключение по прочности конструкции при длительной эксплуатации, содержащее условия допуска экземпляра самолета к отработке очередного этапа ресурсов и (или) сроков службы.

На каждом этапе для каждого экземпляра самолета на основании комплекта доказательных Документов:

- Акта исследования технического состояния самолета;
- Акта об устранении дефектов;
- Акта, подтверждающего выполнение восстановительных работ, предусмотренных настоящей Программой и Дополнением к ней (при наличии);
- Заключения об установлении самолету увеличенных значений ресурсов и (или) сроков службы по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации

ГП "АНТОНОВ" оформляет Решение (Заключение) о возможности и условиях допуска экземпляра самолета к отработке очередного этапа ресурсов и (или) сроков службы.

5. ПРОГРАММА КОНТРОЛЯ СТАРЕНИЯ КОНСТРУКЦИИ

Программа контроля старения (ПКС) конструкции обеспечивает контроль процесса накопления усталостных, случайных и коррозионных повреждений конструкции, способных негативно повлиять на безопасность полетов, а также разработку (при необходимости) мероприятий, обеспечивающих поддержание требуемого уровня летной годности.

Решение поставленных перед ПКС задач обеспечивается проведением расчетно-исследовательских работ включающих:

- исследование технического состояния самолета с целью выявления изменений, внесенных в конструкцию (или приобретенных) в процессе эксплуатации.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

- оценку влияния внесенных (приобретенных) в конструкцию изменений на ее прочность и безопасность полетов.
- оценку достаточности действующей эксплуатационной документации (ЭД).
- анализ и обобщение результатов технического исследования экземпляров самолетов и выдачу рекомендаций для всего парка (при необходимости).

5.1. Анализ эксплуатационной документации и оценка индивидуальных особенностей конструкции самолета

5.1.1. Анализ эксплуатационной документации

Эксплуатационная документация (ЭД) – документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию образца, включая его техническое обслуживание и содержащая эксплуатационные ограничения, процедуры и рекомендации. Ее анализ включает следующие работы:

- Анализ записей в формулярах самолета, двигателей, ВСУ и паспортах ПКИ.
- Проверка своевременного и полного внесения в ЭД всех дополнений и изменений.
- Проверка выполнения обязательных эксплуатационных бюллетеней, Директив летной годности, эксплуатационных директив и директивных писем.
- Ознакомление с замечаниями летного и инженерно-технического состава.

В Приложении 7 приводится перечень Директив летной годности Госавиаадминистрации Украины и сервисных писем. Приложение 7 может быть уточнено Дополнением к настоящей Программе работ, см. п. 7.

5.1.2. Анализ отказов и неисправностей АТ.

5.1.3. Оценка индивидуальных особенностей конструкции самолета

Данные работы проводятся с целью выявления индивидуальных особенностей (изменений), внесенных в конструкцию самолета в процессе эксплуатации и ремонтов. Индивидуальные особенности конструкции классифицируются на:

1. Доработки конструкции (по бюллетеням или иной документации).
2. Ремонты (усиления) поврежденных элементов конструкции.
3. Повреждения элементов конструкции (усталостные, коррозионные, выборки ранее выявленных повреждений, износ, случайные и др.).
4. Повреждения защитных покрытий.
5. Замены отдельных элементов конструкции.



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

Оценка индивидуальных особенностей конструкции самолета проводится в процессе выполнения контрольно-проверочных и восстановительных работ, включающих:

1. Подготовительные работы, см. Приложение 1.
2. Осмотр элементов конструкции, см. Приложение 2, 4.
3. Выполнение карт неразрушающего контроля согласно РО.
4. Восстановительные работы, см. Приложение 5.
5. Заключительные работы, см. Приложение 6.

Приложения 1-6 могут быть уточнены индивидуальными Дополнениями к настоящей Программе работ, см. п. 7.

5.2. Анализ условий эксплуатации

Анализ фактических условий эксплуатации за предшествующий период (один – два года) и прогноз на ближайший период эксплуатации (один – два года) проводится для оценки соответствия их расчетным параметрам.

Параметры полетов за прошедший период эксплуатации оформляются в виде таблицы, см. Приложение 8.

В случае эксплуатации самолета, включающей часто повторяющиеся нагрузки на конструкцию (полеты по конвейеру, на малых высотах и др.) объем выборки, и запрашиваемые параметры могут быть уточнены см. Приложение 9.

5.3. Оценка эффективности ЭД

Эффективность ЭД подтверждается в ходе проведения расчетно-исследовательских работ, предусматривающих:

- анализ изменений, внесенных в конструкцию в процессе эксплуатации;
- уточнение перечня критических мест;
- определение (уточнение) нагруженности критических мест конструкции;
- определение (уточнение) допустимых наработок (до начала осмотров и между осмотрами) для всех критических мест конструкции;
- анализ неучтенных эксплуатационных факторов;
- определение достаточных требований (условий) по обеспечению безопасности конструкции по условиям прочности при длительной эксплуатации.

Работы по оценке эффективности ЭД проводятся по результатам анализа эксплуатационной документации, оценки индивидуальных особенностей конструкции и условий эксплуатации самолета, см. п. 5.1. и п. 5.2.



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

**6 . ПРОГРАММА ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ
И БОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА**

6.1. Оценка состояния функциональных систем и бортового оборудования самолета

Работы по оценке технического состояния функциональных систем и бортового оборудования самолета проводятся с целью определения их технического состояния и выявления индивидуальных особенностей, внесенных в процессе эксплуатации. Индивидуальные особенности функциональных систем и бортового оборудования классифицируются на:

1. Доработки (по бюллетеням или иной документации).
2. Ремонты (усиления) элементов конструкции функциональных систем.
3. Повреждения элементов конструкции функциональных систем (разрушения, трещины, царапины, сколы, износ, негерметичность, вмятины, чеканка или разрывы на воздуховодах ПОС, СКВ и др.).
4. Повреждения элементов коммуникации (чеканка, коррозия или разрушение трубопроводов, растрескивание шлангов и дюритов, нарушение герметичности, перетирание электропроводов, нарушение фиксации, подгорание или окисление разъемов и др).
5. Нарушения монтажей, приведшие к соприкосновению (недопустимому уменьшению зазоров) проводок управления самолетом и двигателями, трубопроводов или электропроводов между собой, каркасом конструкции или подвижными (неподвижными) элементами конструкции.
6. Изменения физико-механических свойств резинотехнических и электроизоляционных материалов, которые могут привести к многочисленным отказам и неисправностям одной или нескольких функциональных систем.
7. Замены отдельных элементов функциональных систем и бортового оборудования.

Оценка технического состояния функциональных систем и бортового оборудования самолета выполняется в процессе выполнения контрольно-проверочных и восстановительных работ, включающих:

1. Анализ записей в формулярах самолета, двигателей, ВСУ и паспортах ПКИ.
2. Проверка выполнения эксплуатационных бюллетеней, Директив летной годности, эксплуатационных директив и директивных писем.
3. Ознакомление с замечаниями летного и инженерно-технического состава.
4. Подготовительные работы, см. Приложение 1.
5. Осмотр элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования, см. Приложение 3.
6. Восстановительные работы, см. Приложение 5.
7. Заключительные работы, см. Приложение 6.



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Приложения 1, 3, 5, 6 могут быть уточнены индивидуальными Дополнениями к настоящей Программе работ, см. п. 7.

В Приложении 7 приводится перечень обязательных эксплуатационных бюллетеней, Директив летной годности и сервисных писем. Приложение 7 может быть уточнено Дополнением к настоящей Программе работ, см. п. 7.

6.2. Оценка эффективности ЭД

Эффективность ЭД подтверждается в ходе проведения расчетно-исследовательских работ, предусматривающих:

- Анализ изменений, внесенных в конструкцию в процессе эксплуатации.
- Оценку влияния индивидуальных особенностей (см. п. 6.1) на отказные случаи.
- Анализ неучтенных эксплуатационных факторов.
- Анализ отказов функциональных систем и бортового оборудования.
- Определение минимально достаточных требований (условий) по поддержанию (обеспечению) установленного при сертификации уровня летной годности.

Работы по оценке эффективности ЭД проводятся по результатам оценки состояния функциональных систем и бортового оборудования самолета (см. п. 6.1).

7. ДОПОЛНЕНИЯ К ПРОГРАММЕ

Для конкретного экземпляра самолета на каждый этап отработки ресурсов и сроков службы ГП "АНТОНОВ" индивидуально разрабатывает Дополнения к настоящей Типовой Программе. Дополнения включают перечень работ, учитывающий индивидуальные особенности каждого экземпляра самолета (уточнения к Приложениям 2-4, и п.3 "Выполнение Перечня Карт неразрушающего контроля составляемого ГП "АНТОНОВ" индивидуального для каждого самолета" раздела 5.1.2).



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

8. ОФОРМЛЕНИЕ АКТА ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИССЛЕДОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ САМОЛЕТА

Результаты работ по п. 5.1, 5.2 и 6.1 оформляются в виде Акта, содержащего:

- состав рабочей группы;
- место проведения работ;
- заводской (серийный) номер самолета;
- государственный и регистрационный знаки, Свидетельство о государственной регистрации, Сертификат летной годности, Сертификат Эксплуатанта с указанием их номеров и сроков действия;
- дату изготовления самолета и завод-изготовитель;
- наработку с начала эксплуатации (в том числе – в условиях влажного тропического климата), после предыдущего исследования техсостояния с участием специалистов ГП "АНТОНОВ";
- информацию о массе и центровке самолета после последнего взвешивания с указанием даты взвешивания;
- установленные ранее самолету этапы отработки назначенного и после последнего капитального ремонта ресурсы и сроки службы с указанием подтверждающих документов Разработчика (ГП "АНТОНОВ") и Органа Государственного регулирования страны Эксплуатанта;
- место базирования самолета в течении эксплуатации;
- эксплуатирующие компании (предприятия) с начала эксплуатации с указанием дат и наработок на момент смены Эксплуатанта;
- сведения о документации, по которой выполняется техническое обслуживание самолета;
- перечень бюллетеней с указанием дат и наработок на момент их выполнения;
- информацию об авиационных происшествиях и инцидентах (грубые посадки, выкатывания за ВПП, поломки и пр.) и последовавших после них восстановительных ремонтах;
- информация об индивидуальных особенностях конструкции, выявленных при проведении работ по п. 5.1 и 6.1 (с указанием наработок при которых они внесены);
- сведения о выполнении на самолете доработок, связанных с перекомпоновкой грузовой кабины (в грузопассажирский вариант) и др.;

ПРИМЕЧАНИЕ. В акте исследования технического состояния самолета отразить дату конструктивного изменения, предприятие, проводившее доработку, и согласно какой документации выполнялись доработки (№№ технического задания, служебной записки или ТУ по доработке).

- сведения о наработке с начала эксплуатации передней, а/стойки шасси, основных а/стоек и их замков распора в т. ч. наработки стоек за весь период эксплуатации с указанием типов и номеров самолетов, на которых они эксплуатировались;



Ан-26 инструкция по поддержанию летной годности

- наличие ресурсов и сроков службы двигателей и воздушных винтов, убедиться в том, что процедура их продления осуществляется в установленном порядке. В Акте оценки технического состояния самолета отразить следующие данные:
 - а) значения установленных ресурсов и сроков службы; двигателей и воздушных винтов;
 - б) документ, на основании которого они установлены (Акт, Решение, Свидетельство и т.д.);
 - в) наработка двигателей и воздушных винтов с начала эксплуатации, после последнего ремонта и продления ресурсов и (или) сроков службы;
 - г) предприятие (организация), проводившее(ая) работы по продлению ресурсов и (или) сроков службы;
- условия эксплуатации за предшествующий период (один-два года) с указанием параметров полетов (не менее 100 полетов подряд) в соответствии с Приложением 8 (Приложение 9 в случае спецприменения самолета) или прогноз эксплуатации на планируемый период продления (в случае длительного простоя самолета на хранении);
- сведения о наличии и правильности ведения формуляров, паспортов и этикеток (при отсутствии указанных документов проверять наличие оформленных дубликатов) планера, двигателей и комплектующих изделий.
- подтверждение полноты выполнения работ по п. 5.1, 5.2 и 6.1



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 1

ПЕРЕЧЕНЬ подготовительных работ, выполняемых на самолете

№ п/п	Наименование работ	Технология выполнения работ
1.	Промыть внешнюю поверхность фюзеляжа, крыла, стабилизатора, киля, рулевых поверхностей, отсеки шасси, силовые установки, выхлопную систему двигателей и ВСУ. Очистить подпольную зону фюзеляжа от грязи и посторонних предметов, промыть и просушить.	ТУ Вып. 1, 2, 3, ТК № 3, 37
2.	Поднять самолет на гидроподъемники.	ТУ Вып. 11, ТК № 14
3.	Убрать шасси.	ТУ Вып. 11, ТК № 14
4.	Выпустить шасси.	ТУ Вып. 11, ТК № 14
5.	Опустить самолет с гидроподъемников.	ТУ Вып. 11, ТК № 14
6.	Открыть верхний, нижний и бортовые аварийные люки, входную и багажные двери, опустить рампу.	ТУ Вып. 7, ТК № 67
7.	Выпустить закрылки.	ТУ Вып. 10, ТК № 13
8.	Вскрыть все люки и съемные панели пола в зоне шпангоутов № 4-33.	ТУ Вып. 7, ТК № 104, 105
9	Открыть крышки капотов и люки мотогондол двигателей.	ТУ Вып. 6, часть 1, ТК № 5, 9
10.	Открыть люки крыла, фюзеляжа, зализов крыла с фюзеляжем, стабилизатора и киля. Открыть все откидные панели крыла.	ТУ Вып. 7, ТК № 4, 20, 48, 70, 91
11.	Демонтировать законцовки крыла и лючки в районе шарнирных узлов по 23 н. к.	ТУ Вып. 25, часть 2, ТК № 4
12.	Демонтировать щелевые ленты на стыках крыла.	ТУ Вып. 7, ТК № 101
13.	Открыть откидные панели (верхние) грузовой кабины (пассажирского салона) в зоне шпангоутов № 7-40.	ТУ Вып. 18, ТК № 19
14.	Демонтировать боковые облицовочные панели грузовой (пассажирского салона) кабины в зоне шпангоутов № 33-40 в районе грузового проема.	ТУ Вып. 7, ТК № 78
15.	Демонтировать ТЗИ верхних панелей фюзеляжа в зоне шпангоутов № 15-17, 20-25 (Если самолет не доработан по бюл.№ 1283-БУ для АН-24 в части силовых элементов планера)	ТУ Вып. 7, ТК № 78
16.	Открыть створки ниш шасси.	ТУ Вып. 1, 2, 3, ТК № 60



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 2

ПЕРЕЧЕНЬ

зон осмотра силовых элементов конструкции самолета

№ п/п	Наименование осматриваемой детали, узла или зоны конструкции	Технология выполнения работ
Планер		
1.	Верхние и нижние панели центроплана.	ТУ Вып.7 ТК 16
2.	Верхние и нижние панели СЧК.	ТУ Вып.7 ТК 16
3.	1-й и 2-й лонжероны крыла (снаружи).	ТУ Вып.7 ТК № 28,72,73,135
4.	Верхние и нижние панели ОЧК.	ТУ Вып.7 ТК № 16
5.	Нижние панели центроплана со стороны грузовой кабины (пассажирского салона) кабины.	ТУ Вып.7 ТК № 107
6.	Резиновые профили герметизации стыка фюзеляжа с центропланом.	ТУ Вып.7, ТК № 107
7.	Стык крыла с фюзеляжем по шп. 17, 20.	ТУ Вып.7 ТК № 107
8.	Профили разъема, фитинги, болты стыка крыла по 7-й и 12-й нервюрам.	ТУ Вып.7 ТК № 101
9.	Элементы конструкции подпольной части фюзеляжа (пояса, стенки, стойки и обода низинок шпангоутов, обшивка фюзеляжа и стрингеры).	ТУ Вып.7 ТК № 104, 105
10.	Балки замка выпущенного положения передней стойки шасси.	ТУ Вып.7 ТК № 10
11.	Фитинги стыка нижних частей шп. 17, 20.	ТУ Вып.7 ТК № 104
12.	Продольные стыки обшивок панелей фюзеляжа снаружи по стрингерам 0, 13, 26, 37.	ТУ Вып.7 ТК № 1
13.	Элементы конструкции хвостовой части фюзеляжа изнутри в негерметичной зоне (за шп. 40).	ТУ Вып.7 ТК № 92, 106
14.	Поперечные стыки обшивок фюзеляжа снаружи по шп. 11, 17, 20, 33, 40.	ТУ Вып.7 ТК № 1
15.	Пояса лонжеронов стабилизатора и киля снаружи. Обшивка панелей киля, стабилизатора, РВ и РН. Силовой набор стабилизатора и киля изнутри.	ТУ Вып.7 ТК № 21, 70
16.	Фонарь и остекление кабины экипажа и грузовой кабины (пассажирского салона).	ТУ Вып.7 ТК № 3



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

№ п/п	Наименование осматриваемой детали, узла или зоны конструкции	Технология выполнения работ
17.	Обшивка фюзеляжа снаружи	ТУ Вып.7 ТК №1
18.	Болты и фитинги крепления стрингеров 34 и 36 (лев./прав.) фюзеляжа по заднему лонжерону центроплана со стороны грузовой кабины (пассажирского салона).	По технологии ТУ Вып.7, ТК №102
19.	Узлы навески кия, стабилизатора, руля высоты по 2, 7, 11 нервюрам и руля направления по 2, 8, 13 нервюрам и элементы конструкции изнутри через смотровые лючки (в т. ч. в соседних зонах).	ТУ Вып.7 ТК №22,70,103
20.	Элементы конструкции (болты, гайки, втулки, кронштейны) торцевой опоры элеронов по 23 н. к. (после выполнения бюллетеня № 801-БД-Г).	ТУ Вып.25 ч.2
21.	Кронштейны в узлах навески элеронов по 13, 16, 18, 21 н. к.	ТУ Вып.7 ТК №48
22.	Силовые шп. 40 и шп. 4 со стороны негерметичной зоны фюзеляжа.	ТУ Вып.7 ТК №75,78,106
23.	Обшивка триммеров руля высоты и триммера левого элерона и сервокомпенсаторов.	ТУ Вып.7, ТК №16,21
24.	Обшивка фюзеляжа изнутри (на потолке) в районе переднего и заднего зализов центроплана и снаружи под зализами через лючки в районе пенопластовых бобышек. Для самолетов не доработанных по бюл. №1283-БУ (для Ан-24) в части силовых элементов планера.	ТУ Вып.7, ТК №107
25.	Болты крепления кронштейнов черт. 24-3105-29-1/2 узлов навески руля высоты к 2-му лонжерону стабилизатора в зоне нервюр 11 стабилизатора.	ТУ Вып.7, ТК №70
26.	Аварийный люк, элементы конструкции, окантовки и крышки люка на предмет отсутствия коррозии	ТУ Вып.7, ТК №35
27.	Рампа и элементы её герметизации (при вскрытых технологических лючках).	ТУ Вып.7, ТК №87
28.	Обод шп. 39 в месте прохода стр. 26 на предмет отсутствия трещин обода и других повреждений.	ТУ Вып.7, ТК № 104, 105
29.	Блистер штурмана (если не выполнен бюл. №777БУ-Г)	ТУ Вып.7, ТК № 29



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

№ п/п	Наименование осматриваемой детали, узла или зоны конструкции	Технология выполнения работ
Силовая установка		
1.	Мотоферма, узлы навески мотофермы к крылу	ТУ Вып.6 ч.1, ТК №12
2.	Серьга черт. 24-6401-216 и нижнее ухо черт. 24-6401-58\60 задних правых демпферов крепления двигателей.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК №12
Система управления самолетом		
1.	Штурвальная колонка в зоне перехода основания в ступицу.	ТУ Вып.8,9, ТК №1, 9
2.	Кронштейны черт. 24-3010-101 и 26-3020-101 узлов управления РВ и РН на предмет отсутствия коррозии, трещин от заклепок крепления основания кронштейна к обшивке фюзеляжа и к шпангоутам №№44,45	ТУ Вып.7 ТК №91, 92
3.	Монорельсы, кронштейны, каретки закрылков СЧК, винтовые подъемники закрылков.	ТУ Вып.8,9, ТК №18
4.	Механизмы открытия щитков закрылков центроплана.	ТУ Вып.8,9, ТК №19
5.	Тяги управления элеронами и трубы вала трансмиссии закрылков на заднем лонжероне крыла.	ТУ Вып.8,9, ТК № 18
6.	Кронштейны и качалки проводки управления на шпангоутах фюзеляжа и по заднему лонжерону крыла.	ТУ Вып.8,9, ТК № 10, 14
Шасси		
1.	Передние и задние кулисы механизма открытия-закрытия больших створок основных опор шасси.	ТУ Вып.11, ТК № 8
2.	Узлы траверс и сварные швы их соединения с траверсами.	ТУ Вып.11, ТК № 11,17,19
3.	Ролики 24-4101-173 рычага 24-4101-160 механизма привода больших створок на амортистойках основных опор шасси.	ТУ Вып.11, ТК № 8
4.	Замки убранного положения основных опор шасси.	ТУ Вып.11, ТК № 9
5.	Профилированный (центрирующий) кулачок передней опоры шасси.	ТУ Вып.11, ТК № 6
6.	Соединения кронштейнов передних створок отсека передней опоры с кронштейном фюзеляжа в узлах навески створок.	ТУ Вып.11, ТК № 5

ПРИМЕЧАНИЕ: Поверхности зон контроля должны быть очищены от грязи, льда, масла, пыли и т. д. Освещенность в месте контроля не менее 1000 Лк. Осмотр выполняется с помощью лупы 4÷5 кратного увеличения (Общие требования к визуально-оптическому контролю изложены в ГОСТ 23479-79).



Ан-26

инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 3

ПЕРЕЧЕНЬ зон осмотра элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования

№ п/п	Наименование осматриваемых элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования	Технология выполнения работ
Силовая установка		
1.	Демпферы навески двигателей.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 12
2.	Резиновые муфты (дюриты), рукава и шланги топливной и масляной систем.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 8,9
3.	Тросы управления двигателями.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 13,48
4.	Кронштейн 26-6501-140 крепления роликов тросовой проводки на шпангоуте 7 фюзеляжа вверху по левому борту.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 13
5.	Воздухозаборники двигателей, маслорадиатора, ВВР СКВ, выхлопные трубы и стекатели.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 5,7,11
6.	Обтекатели в/винтов, обтекатели комлей лопастей в/винтов, замки створок шасси, обтекатели хвостовой части гондол, монтажи в мотогондолах.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 3,17
7.	Подшипники в узлах проводки управления двигателями.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 13
8.	Датчики СДУ-9А-20 сигнализации давления масла в канале малого шага воздушного винта.	ТУ Вып.6 ч.1, ТК № 9
Система управления самолетом		
1.	Тросовая проводка управления стопорения рулевыми поверхностями, механизма стопорения.	ТУ Вып.8,9, ТК № 6,11
2.	Шарнирные соединения проводки системы управления.	ТУ Вып.8,9, ТК № 4
3.	Кронштейны крепления качалок системы управления в фюзеляже и по заднему лонжерону крыла.	ТУ Вып.8,9, ТК № 10,14
Топливная система		
1.	Агрегаты и трубопроводы топливной системы.	ТУ Вып. 6, часть 1, ТК № 8
2.	Дюриты топливной системы в мотогондолах двигателей.	ТУ Вып. 6, часть 1, ТК № 8
Гидросистема		
1.	Трубопроводы подпольной части фюзеляжа.	ТУ Вып.10 ТК № 16
2.	Отбортовочные колодки крепления трубопроводов с низинками шпангоутов в подпольной части фюзеляжа.	ТУ Вып.10 ТК № 16
3.	Дюралевые трубопроводы гидросистемы в кабине экипажа и на центроплане.	ТУ Вып.10 ТК №7



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

№ п/п	Наименование осматриваемых элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования	Технология выполнения работ
Шасси		
1.	Амортизационные стойки передней и основных опор шасси.	ТУ Вып.11 ТК №6,9
2.	Троса проводки управления замками больших створок основных опор шасси, управления краном РГ-8А, обратной связи системы поворота колес передней опоры шасси.	ТУ Вып.11 ТК №8,15
ПОС и СКВ		
1.	Монтажи СКВ и ПОС в гондолах двигателей, крыле, фюзеляже и в хвостовом оперении.	ТУ Вып.12,13 ТК №9,15
2.	Шаровые соединения, компенсаторы, трубопроводы, краны ПОС и СКВ в гондолах двигателей.	ТУ Вып.12,13 ТК №9
3.	Выпускные клапаны высотной системы (изд. 2176Б), командного прибора агр. 2077 и соленоидных клапанов агр. 772.	ТУ Вып.12,13 ТК №7
Электрооборудование		
1.	Электропровода и жгуты проводов электрооборудования по всему самолету.	ТУ Вып. 18, ч.2, ТК № 2, 5, 16, 19, 31, 32, 34
2.	Вводы силовых электропроводов в центроплане, на шпангоуте 4 и силовых разъемов на 1 лонжероне в районе правого двигателя.	ТУ Вып. 18, ч.2, ТК № 19, 23
3.	Подключения силовых минусовых проводов к конструкции самолета: - топливных насосов (ЭЦН-14, 463), - СТГ-18ТМО 1000, ГС-24А (Б), - генераторов ГО-16ПЧ8РС, - аккумуляторов, - флюгернасосов, - ШРАП-500К, ШРА-200ЛК.	ТУ Вып. 18, ч.2, ТК № 5, 20, 31, 41
4.	Панели с клеммными колодками, клеммные колодки, ЦРУ и распределительные коробки по всему самолету.	ТУ Вып.18, ч.2, ТК № 2, 11, 14, 19, 35, 36, 38
5.	Передний электроотсек.	ТУ Вып.18, ч.3, ТК № 1



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

№ п/п	Наименование осматриваемых элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования	Технология выполнения работ
6.	Места подсоединения наконечников минусовых проводов и лент металлизации к конструкции самолета в подпольном пространстве самолета, под зализами центроплана с фюзеляжем, в хвостовом отсеке, а также наконечники проводов "-УР» МВР-2В на диафрагмах нижних капотов левой и правой СУ.	ТУ Вып.19, ч.2, ТК № 2
7.	Подсоединение наконечников минусовых проводов "-УВ» ПМК-18 левой и правой СУ к конструкции самолета отдельно от других наконечников минусовых проводов.	24-ТУ-2065 от 06.05.1999 г.
8.	Концевые выключатели ДП-702, установленные на опорах шасси и замках выпущенного положения опор шасси.	ТУ Вып.18, ч.2, ТК № 2
9.	Внутренняя полость клеммных коробок 24-7207-65, установленных на основных опорах шасси.	ТУ Вып.18, ч.2, ТК № 2
10.	Монтаж наконечников силовых проводов и предохранителей типа ПМ в РК-115В.	ТУ Вып.18, ч.2, ТК № 19
Радиоэлектронное оборудование		
1.	Жгуты проводов, ВЧ кабелей, волноводов радиоэлектронного оборудования в кабине экипажа, грузовой кабине, хвостовом отсеке, передних отсеках радиооборудования.	ТУ Вып.19, ч.2, ТК № 2, 4, 9
2.	Внешняя и внутренняя поверхность обтекателя РЛС.	ТУ Вып.19, ч.2, ТК № 5
3.	Проверить состояние и крепление всех антенных устройств.	ТУ Вып.19, ч.2, ТК № 7, 12
4.	Амортизация изделий радиоэлектронного оборудования.	ТУ Вып.19, ч.2, ТК № 2
Приборное оборудование		
1.	Жгуты проводов приборного оборудования в кабине экипажа, грузовой кабине, крыле, в хвостовой части	ТУ Вып. 20, ч. 2, ТК № 6, 8, 10, 12, 20, 29
2.	Амортизация изделий приборного оборудования и панелей приборной доски летчиков.	ТУ Вып. 20, ч. 2, ТК № 2
3.	Приборное оборудование, установленное на рабочих местах членов экипажа.	ТУ Вып. 20, ч. 2, ТК № 2



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

№ п/п	Наименование осматриваемых элементов конструкции функциональных систем и бортового оборудования	Технология выполнения работ
4.	Монтажи проводов и электрических соединителей, а также дюритовых шлангов системы ПВД за приборными досками летчиков.	ТУ Вып. 20, ч. 2, ТК № 9
5.	Трубопроводы, влагоотстойники, приемники систем статического и полного давлений.	ТУ Вып. 20, ч. 2, ТК № 1, 7
Противопожарное оборудование		
1.	Амортизация исполнительных блоков систем ССП-7БИС и БИ-2АЮ.	ТУ Вып. 22, ч. 2, ТК № 8
2.	Троса нажимных устройств аварийного включения пожаротушения.	ТУ Вып. 22, ч. 2, ТК № 3
3.	Датчики и электропроводка пожарного оборудования.	ТУ Вып. 22, ч. 2, ТК № 1, 2
4.	Наличие установленного в соответствии с ЭД давления в противопожарных баллонах	ТУ Вып. 22, ч. 2, ТК № 1
Кислородное оборудование		
1.	Кислородное оборудование, установленное в кабине экипажа.	ТУ Вып. 23, ч. 2, ТК № 1
2.	Переносные кислородные баллоны с приборами.	ТУ, Вып. 23, ч. 2, ТК № 1
3.	Трубопроводы кислородной системы.	ТУ Вып. 23, ч. 2, ТК № 1
4.	Убедиться, что на самолете не установлены кислородные баллоны УБШ-25/150, указанные в "Перечне баллонов УБШ-25/150 выпуска с 06.1985 г. по 07.1987 г. ...» (бюллетень №815-БД-Г). Если указанные баллоны установлены, они подлежат замене.	Бюллетень №815-БД-Г



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 4

ПЕРЕЧЕНЬ
проверок, выполняемых на самолете

№ п/п	Наименование	Описание проверки	Технологические указания, № ТК
1.	При обнаружении гофров на силовых зализах крыла с фюзеляжем проверить прямолинейность стенок 1-го и 2-го лонжеронов центроплана.	С помощью металлической линейки и подсветки проверить прямолинейность стенок, отсутствие деформаций стоек (осмотр выполнять между нервюрами крыла 2-5)	ТУ Вып.7, ТК №16,20
2.	Зазор между тросами управления двигателями и трубопроводами аварийного торможения в центральном пульте в кабине экипажа.	Проверить наличие рекомендуемого зазора не менее 5 мм.	ТУ Вып.8,9, ТК №13
3.	Зазор между головками болтов и кронштейнами в системе управления элеронами по заднему лонжерону крыла.	Проверить наличие гарантированного суммарного зазора 0,2 мм (но не более 0,4 мм) между головками болтов и кронштейнами (качалки должны иметь люфт в поперечном направлении вдоль осей болтов их крепления).	ТУ Вып.8,9, ТК №10,11,13
4.	Люфты рулевых поверхностей.	При фиксированном положении элеронов, РВ и РН проверить люфты рулевых поверхностей.	ТУ Вып.8, ТК №4
5.	Зазор между нижним подкосом рамы двигателя и запорным краном СКВ.	Проверить наличие рекомендуемого зазора не менее 5 мм.	ТУ Вып.12,13, ТК №15
6.	Проверка соответствия Техническим Условиям ранее выполненных ремонтов.	Сравнить записи в альбоме ремонта силовых элементов планера с фактически установленными накладками	
7.	Состояние датчика СДУ-9А-20.	Осмотреть датчики СДУ-9А-20 сигнализации давления масла в канале малого шага воздушного винта, обратив особое внимание на отсутствие течи и отпотевания масла из дренажного отверстия воздушной полости и по корпусу датчика СДУ-9А-20.	Директивное письмо №1.18-1082 от 23.12.2009 г.



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 5

ПЕРЕЧЕНЬ
восстановительных работ

№ п/п	Восстановительные работы	Технологические указания, № ТК
1	Удаление продуктов коррозии	Раздел 19 ТУ Вып. 26
2	Восстановление защитных покрытий	Раздел 16 ТУ Вып. 26
3	Нанесение дополнительной коррозионной защиты	ТК № 71 ТУ Вып. 7
4	Ремонт основной силовой конструкции ¹	ТУ Вып. 26, при необходимости документация, разработанная или согласованная ГП "АНТОНОВ"
5	Ремонт вспомогательной конструкции ²	ТУ Вып. 26
6	Смазка подвижных соединений	"Перечень узлов и деталей, подлежащих смазке".
7	Устранение дефектов и замечаний, обнаруженных при выполнении работ по оценке техсостояния самолета с участием специалистов ГП "АНТОНОВ", а также дефектов и неисправностей, обнаруженных Эксплуатантом	Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30

¹ Основная силовая конструкция – это конструкция, которая воспринимает (передает) значительную часть полетных и наземные нагрузок, избыточное давление, или нагрузки связанные с управлением, и отказ (разрушение или повреждение) которой может повлиять на целостность конструкции и снизить ее безопасность ниже требуемого уровня. В Приложении 3 перечислены элементы основной силовой конструкции самолета. Перечень Приложения 3 может быть дополнен элементами каркаса внутреннего силового набора кессонов крыла и оперения (включая закрылки, предкрылки, элероны, РВ и РН).

² Вспомогательная конструкция – это прочая не силовая конструкция (носок и хвостовая часть крыла, стабилизатора и килей, обтекатели и зализы, панели облицовки, этажерки и кронштейны установки бортового оборудования и пр.).



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 6

ПЕРЕЧЕНЬ
заключительных работ

№ п/п	Наименование заключительных работ	Технология выполнения работ
1.	Выполнить монтаж демонтированных агрегатов и конструктивных элементов.	
2.	Установить закрылки в убранное положение.	ТУ Вып. 10, ТК № 13
3.	Установить съемные панели пола фюзеляжа между шп.4-33	ТУ Вып. 7, ТК № 104, 105
4.	Закрыть крышки капотов и люки мотогондол двигателей.	ТУ Вып. 6, ТК № 5, 9
5.	Закрыть люки крыла, фюзеляжа, зализов крыла с фюзеляжем, стабилизатора и кия. Закрыть откидные панели крыла, поднять рампу.	ТУ Вып. 7, ТК № 4, 20, 48, 70, 91
6.	Установить законцовки крыла и лючки в районе шарнирных узлов по 23 н. к.	ТУ Вып. 25, часть 2, ТК № 4
7.	Установить щелевые ленты на крыле.	ТУ Вып. 7, ТК № 101
8.	Закрыть откидные панели (верхние) грузовой (пассажирского салона) кабины в зоне шпангоутов № 7-40.	ТУ Вып. 18, ТК № 19
9.	Установить облицовочные панели грузовой кабины (пассажирского салона) в зоне шпангоутов № 33-40 в районе грузового проема.	ТУ Вып. 7, ТК № 78
10.	Установить ТЗИ верхних панелей фюзеляжа в зоне шпангоутов № 15-17, 20-25	ТУ Вып. 7, ТК № 78
11.	Закрыть верхний, нижний и бортовые аварийные люки, багажные двери.	ТУ Вып. 7, ТК № 67
12.	Закрыть створки ниш шасси.	ТУ Вып. 1, 2, 3, ТК № 60



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 7

ПЕРЕЧЕНЬ
Директив летной годности (ДЛП), эксплуатационных директив и директивных писем Госавиационной администрации Украины

№ п/п	Номер Директивы	Содержание	Примечание
1	АД-0101-98 (Требования. ИКАО Прилож. 10)	Доработка дальномеров СД-67(СД-67М), СД-75	
2	АД-0101К-98 (Требования. ИКАО Прилож. 10)	Доработка дальномеров СД-67(СД-67М), СД-75	
3	ДЛП-0127-99	Разовая проверка основных опор шасси. Осмотр узлов крепления силового цилиндра	
4	ДЛП-0139-99 (Письмо МАК 05-11-373 от 26.11.99)	Разовый осмотр тросов управления замками створок ниши главных опор шасси	
5	ДЛП-0147-00 (по письму АНТК)	Осмотр механизма управления створок ООШ (при ФБ, Ф1) (непроворачивание ролика, выработка поверхности)	
6	ДЛП-0187-01 (по опыту эксплуатации)	Разовый осмотр замков убранного положения основного шасси.	
7	ДЛП-0188-01 (Письмо АНТК "Антонов" 6/2283 от 23.03.01)	Разовый осмотр центрирующего устройства передней опоры шасси	
8	ДЛП-0189-01 Письмо АНТК "Антонов" 6/2394 от 28.03.01	Разовая проверка целостности болта 24-4201- 243 (на ОТО Ф-Б)	
9	ДЛП-0214К-02 (Письмо АНТК от 25.01.02 №06/164)	Разовый осмотр гидравлических трубопроводов (на форме начиная с Ф-А2 и далее)	
10	ДЛП-0214-02	Разовый осмотр гидравлических трубопроводов (на форме начиная с Ф-А2 и далее)	
11	ДЛП-0223-02 Письмо АНТК №6/2139 от 27.03.02	Разовый осмотр состояния смазки соединений замка выпущенного положения ПОШ (На базовом аэропорту при выполнении очередных форм)	
12	ДЛП-0237-02 (по опыту эксплуатации)	Разовый осмотр закрылков	



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

№ п/п	Номер Директивы	Содержание	Примечание
13	ДЛП-0239-02 Письмо ЗМБК "Прогресс" №35/1599-19 от 30.07.02	Разовая проверка двигателей (Ан-24 всех серий) на отсутствие трещин видимой части вала в районе от фланца втулки винта до носка редуктора	
14	ДЛП-0344-05	Проверка герметичности гидравлической системы в отсеках основных опор шасси	
15	ДЛП-0360-05	Проверка состояния герметизации клеммной коробки 24-707-65 на основных опорах шасси	
16	ДЛП-0361-05	О введении в действие Дополнения № 2 к "Технологическим указаниям по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30" выпуск 6 часть 1 "Силовая установка"	
17	ДЛП -0368-05	Проверка целостности болта 24-4201-243	
18	ДЛП 0432-06	Разовый осмотр средней секции лобового обогреваемого стекла.	
19	ДЛП-0523-07	Разовый осмотр дюритового рукава защиты электрожгута концевого выключателя ДП-702	
20	ДЛП -0531-07	Разовый осмотр кронштейнов навески элеронов по н.к. 21.	
21	ЕД-01-07	Установка систем ACAS, TAWS и радиомаяков ELT	
22	ДЛП -0586-08	Разовый осмотр на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30 уха штока цилиндра уборки и выпуска передней стойки шасси.	
23	ДЛП-0650-08	Установка систем сигнализации об опасной смене высоты	
24	Директивное письмо №1.18-1082 от 23.12.2009 г.	Проверка наработки сигнализаторов давления масла СДУ9А-20	
25	Директива Госадминистрации ДЛП-0828-11	Разовый осмотр на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-32 состояния всех предохранителей типа ИП	



Ан-26
инструкция по поддержанию летной годности

Приложение 10

СВЕДЕНИЯ О САМОЛЕТЕ

самолет Ан-26... серийный №....., бортовой знак
по состоянию на 20... г., (предоставляются Эксплуатантом
для подготовки индивидуального Дополнения к Программе)

- 1 Заводской номер.
- 2 Дата выпуска.
- 3 Государственный и регистрационный знак, страна регистрации, № лицензии Эксплуатанта с указанием срока действия.
- 4 Места базирования (с начала эксплуатации).
- 5 Нарботка с начала эксплуатации и после последнего капитального ремонта (летные часы, полеты).
- 6 Данные о выполненных капитальных ремонтах и контрольно-восстановительных работах (дата, наработка с начала эксплуатации на момент выполнения капитального ремонта, ремонтный завод).
- 7 Эксплуатирующие компании (предприятия) с начала эксплуатации с указанием даты и наработки на момент смены Эксплуатанта.
- 8 Перечень бюллетеней с указанием даты и наработки на момент их выполнения.
- 9 Информация об авиационных происшествиях (грубые посадки, выкатывания за ВПП, поломки и пр.) и последовавших после них ремонтах.
- 10 Ремонты и доработки, выполненные в эксплуатации (с указанием даты и наработки) по причине усталостных, коррозионных и случайных повреждений основной силовой конструкции с указанием зоны и степени повреждения.
- 11 Установленные ранее самолету этапы отработки назначенного и после последнего капитального ремонта ресурсы и сроки службы с указанием подтверждающих документов Разработчика (ГП "АНТОНОВ") и Органа Государственного регулирования страны Эксплуатанта.

