

Самолет Ил-76 ТД

РУКОВОДСТВО
ПО АЭРОДРОМНОМУ
ОБСЛУЖИВАНИЮ

«Инструкция по технической эксплуатации» содержит сведения, необходимые для проведения работ по техническому обслуживанию и наземной эксплуатации самолетных систем и агрегатов.

Настоящая инструкция содержит информацию по описанию и работе, а также указания по устранению неисправностей и техническому обслуживанию систем самолета.

Указания по эксплуатации систем самолета в полете изложены в «Инструкции по летной эксплуатации».

Перечень работ, проводимых при каждом конкретном виде подготовки самолета, и сроки проведения этих работ приведены в «Регламенте технического обслуживания самолета».

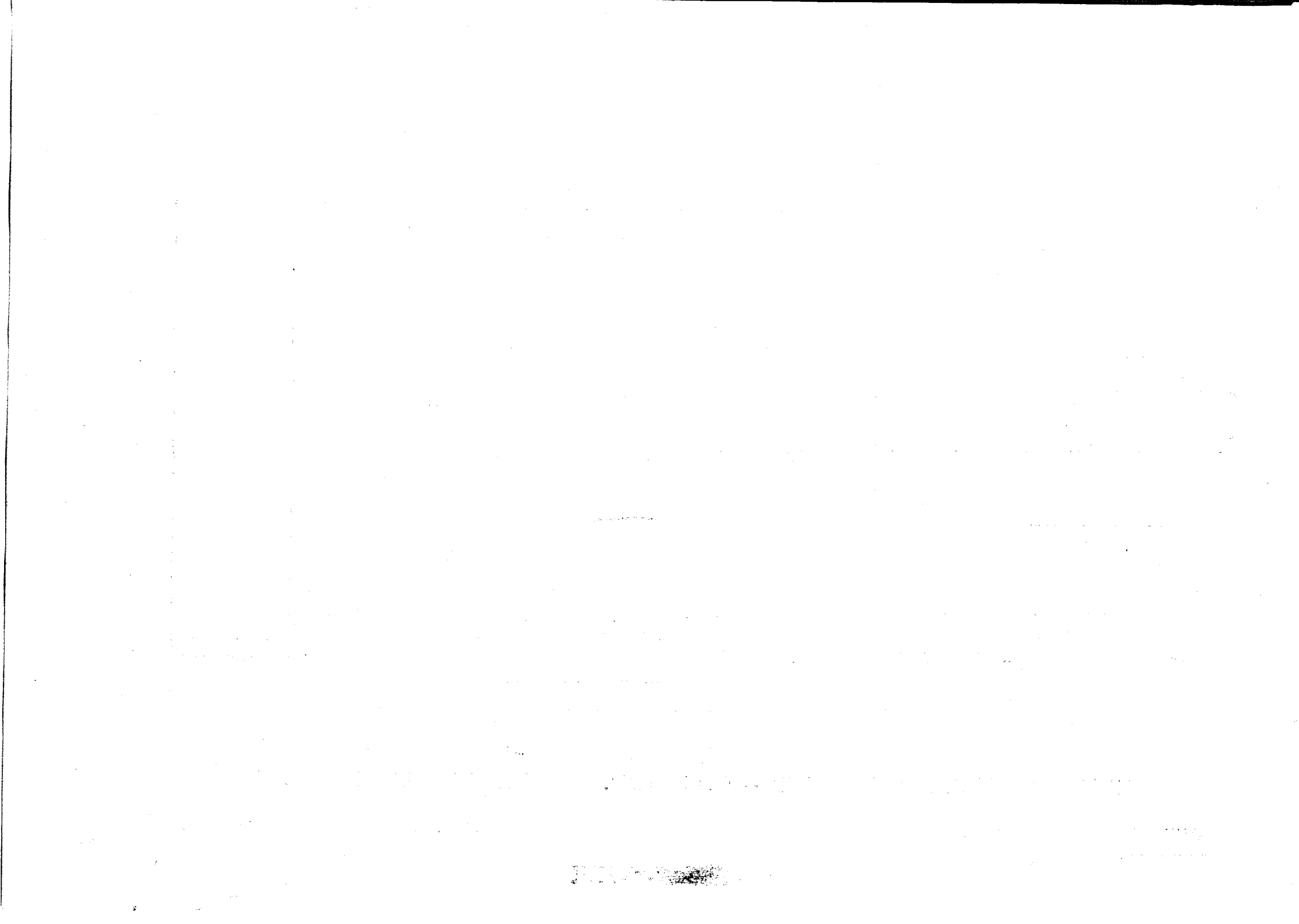
При пользовании главами инструкции по технической эксплуатации следует иметь в виду изменения состава и наименований членов экипажа самолета, т. е. вместо «Командир экипажа» следует читать «Командир корабля», и соответственно: «помощник командира экипажа» — «второй пилот», «старший борттехник» — «бортинженер», «борттехник по АДО» — «старший бортоператор».

Все изменения и дополнения вносятся в книги инструкции путем замены устаревших листов или добавления новых.

Измененные и вновь выпущенные листы рассылаются заводом эксплуатирующим организациям вместе с новыми перечнями действующих страниц после выпуска бюллетеня. Все измененные места страницы отмечаются вертикальной чертой на ее внешнем поле. Номера всех измененных страниц отмечаются в перечне действующих страниц черточкой.

Замена устаревших листов и введение в книгу новых листов производится силами эксплуатирующей организации с обязательной отметкой в листе учета изменений.

10 июля 1978 г.





ИНСТРУКЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

О Г Л А В Л Е Н И Е

	№ главы системы	Название
ИНСТРУКЦИЯ ЭКИПАЖУ ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ	книга 1	Основные сведения о самолете.
	книга 2	Эксплуатационные ограничения. Инв.
		Подготовка и выполнение полета. Основные случаи в полете. Летные характеристики и аэродинами- ческие особенности
	подраздел 5.8.	Характеристики дальности и продол- жительности полета. ДСП.
	книга 3	Эксплуатация систем в полете
	подраздел 6.13.7.	Радиосвязное оборудование. Инв.
Часть 1 УКАЗАНИЯ ПО ОБЩЕМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ	книга 4	Навигационный комплекс. Инв.
	книга 5	Спецустановки. Инв.
	книга 6	Эксплуатация ДТСО
	II	Сроки службы
ПЛАНЕР	I2	Хранение самолета
	I3	Взвешивание и нивелировка самолета
	I4	Общие стандартизированные указания
	I5	Внеплановые проверки (после грубой посадки, ударов молнии, радиоак- тивного заражения)
	20	Общие указания по планеру
	21	Фюзеляж
	22	Двери и люки
	23	Окна
	24	Крыло
	25	Хвостовое оперение
26	Пилонны	
Часть 3 СИСТЕМА ПЛАНЕРА	31	Управление самолетом
	32	Шасси
	33	Гидравлическая система
	34	Высотное оборудование
	раздел 34-44-0	Надув и охлаждение спецоборудо- вания. ДСП.
	35	Противообледенительная система
	36	Бытовое оборудование
37	Водоснабжение и удаление отходов	

ИНСТРУКЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Часть 4		
СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	41	Двигатель
	42	Крепление двигателя
	43	Управление двигателем
	44	Измерение параметров работающего двигателя
	45	Система запуска двигателя
	46	Противопожарное оборудование
	47	Топливная система
	49	Вспомогательная силовая установка самолета
Часть 5		
АВИАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	51	Система электроснабжения самолета
	52	Освещение и сигнализация
	53	Кислородная система
	54	Приборные панели и системы регистрации
	55	Фотооборудование
	56	Пилотажно-навигационное оборудование
	57	Система автоматического управления самолетом
Часть 6		
РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	61	Радиосвязное оборудование
	раздел 61-15-0	Радиосвязная аппаратура. Инв.
	раздел 61-20-1	Коробка Р-861. ДСП
	62	Радионавигационное оборудование
	раздел 62-24-0	Радионавигационная аппаратура. Инв.
	63	Прицельная радиолокационная станция. Инв.
	64	Спецоборудование и средства опознавания. Инв.
Часть 7		
ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	71	Погрузочное оборудование
	72	Швартовочное оборудование
	73	Дополнительное оборудование
	74	Санитарное оборудование
	75	Аварийно-спасательные средства
Часть 3		
СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ	81	Спецустановки. Инв.
	82	
	83	Спецустановки. Инв.
РЕГЛАМЕНТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	Часть I	Самолет и двигатели
	Часть II	Системы применения
	Часть III	Авиационное оборудование
	Часть IV	Радиоэлектронное оборудование

11.76

ИНСТРУКЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Изменение № 185

ПРИЛОЖЕНИЕ К "РЕГЛАМЕНТУ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ"

Альбом карт смазки шарнирных
соединений систем самолета

ПРИЛОЖЕНИЕ К "РЕГЛАМЕНТУ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ"

Альбом схем деления самолета на
зоны и обозначение эксплуатационных
лукков и лючков.

НАЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОПРОМНОМУ
ОБСЛУЖИВАНИЮ

ИНСТРУКЦИЯ ПО ПЕРЕОБОРУДОВАНИЮ
В СПЕЦВАРИАНТ

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАБОТ
В ЭКСПЛУАТАЦИИ СО СПЕЦОБОРУДОВАНИЕМ

Инв. (Рассылается по I экз. в каждую
эксплуатирующую организацию)

В соответствии с приведенными выше номерами глав, с целью точного и быстрого отыскания необходимой информации весь материал внутри главы разбивается по функциональным признакам.

Пример: Система 47-00 Топливная система
Подсистема 47-10-0 Размещение
Раздел
подсистемы 47-11-0 Топливные баки
Агрегат 47-11-1 Поплавковый обратный клапан

Полный перечень такой разбивки представлен в оглавлении каждой системы.

На каждой странице под этими цифровыми обозначениями помещаются номера страниц, которые разделяют материал по виду информации:

Стр. I по 100 - Описание и работа
Стр. 101 по 200 - Устранение неисправностей
Стр. 201 по и т.д. - Техническое обслуживание

Таким образом страница с индексом 47-11-1 - стр. I означает описание поплавоквого обратного клапана, а страница с индексом 47-11-1 - стр. 201 означает указания по техническому обслуживанию этого клапана.

Главн / системы объединены в части по службам.

№ 76

ИНСТРУКЦИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Листок учета изменений

(Заполняется от руки исполнителем, проводящим замену листов в ЭТД)

№ изменения	Основание	Измененные и введенные страницы	Исполнитель
1.	Указание ДПЛГ ГВС и ТР ГА МТ РФ от 30.01.2003 г. № 24.10-91А	Разд. 19, изм. 105, стр. 1, и. А, и. и. 2 (а)	Климова В. В.



руководство по аэродромному обслуживанию

Изменение № 748

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Глава, Раздел, Подраздел	Стр.	Номер изме- нения	Дата	Глава, Раздел, Подраздел	Стр.	Номер изме- нения	Дата
Титульный лист	-	-	-	5	14		20 декабря 1971
Оглавление	A(т)		10 июля 1978		15	176	20 января 1982
	B(т)		10 июля 1978		16		20 декабря 1971
	B(т)		10 июля 1978		17		20 декабря 1971
Лист учета изменений	-		-	6	1	748	15 июля 1994
					2		20 декабря 1971
					3		20 декабря 1971
					4		20 декабря 1971
Перечень действующих страниц	1(т)	748	15 июля 1994		5		20 декабря 1971
	2(т)	704а	25 июня 1992		6	457	25 октября 1986
					7	457	25 октября 1986
Содержание	A(т)	20	10 июля 1978		8	95	20 мая 1980
	1			7	1(т)	85	10 февраля 1980
	1(т)	20	10 июля 1978		2	195	1 июня 1982
	2	105	1 августа 1980		3		20 декабря 1971
	3(т)	20	10 июля 1978		4	195	1 июня 1982
	4(т)	185	15 марта 1982		5		20 декабря 1971
	5(т)	185	15 марта 1982		6		20 декабря 1971
2	1		20 декабря 1971		7	274	15 ноября 1983
	2	255	20 июля 1983		8	274	15 ноября 1983
	3	670	10 мая 1991		9	274	15 ноября 1983
	4(т)	85	10 февраля 1980	8	1		15 января 1975
	5(т)	185	15 марта 1982		2		15 января 1975
	6(т)	320	10 сентября 1984		3	375	15 августа 1985
	7(т)	320	10 сентября 1984		4	375	15 августа 1985
3	1(т)	20	10 июля 1978		5		15 января 1975
	2(т)	20	10 июля 1978		6	5	15 мая 1977
	3		20 декабря 1971		7	75	10 ноября 1979
	4(т)	20	10 июля 1978		8	5	15 мая 1977
	5		20 декабря 1971		9	105	1 августа 1980
	6		15 января 1975		10	472	15 ноября 1986
4	1	149	25 июня 1981		11		20 декабря 1971
	2		20 декабря 1971		12	137	1 апреля 1981
	3(т)	176	20 января 1982		13	491	25 апреля 1987
	4	20	10 июля 1978		14	137	1 апреля 1981
	5		20 декабря 1971		15	5	15 мая 1977
5	1	2	30 января 1976		16	472	15 ноября 1986
	2		20 декабря 1971		17	5	15 мая 1977
	3	283	10 января 1984		18	472	15 ноября 1986
	4		20 декабря 1971		18а	472	15 ноября 1986
	5	85	10 февраля 1980		18б	472	15 ноября 1986
	6(т)	149	25 июня 1981		19	472	15 ноября 1986
	7		20 декабря 1971		19а	472	15 ноября 1986
	8(т)	89	1 апреля 1980		19б	472	15 ноября 1986
	9	5	15 мая 1977		20	472	15 ноября 1986
	10		20 декабря 1971		21	105	1 августа 1980
	11	5	15 мая 1977		22	5	15 мая 1977
	12	205	10 августа 1982		23		20 декабря 1971
	13	176	20 января 1982		24		20 декабря 1971

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Глава, Раздел, Подраздел	Стр.	Номер изме- нения	Дата	Глава, Раздел, Подраздел	Стр.	Номер изме- нения	Дата
8	25	5	15 мая 1977	18	1		20 декабря 1971
	26	105	1 августа 1980		2		20 декабря 1971
	27	472	15 ноября 1986		3	646	20 апреля 1990
	28		15 ноября 1975		4		20 декабря 1971
	29	472	15 ноября 1986		5		20 декабря 1971
	30	5	15 мая 1977		6	646	20 апреля 1990
	31	574	15 сентября 1988		7		20 декабря 1971
	32	472	15 ноября 1986		8		20 декабря 1971
	33	472	15 ноября 1986		9	375	15 августа 1985
	9	1(т)	20		10 июля 1978	10	554
2(т)		20	10 июля 1978	11	554	25 мая 1988	
3(т)		20	10 июля 1978	12		20 декабря 1971	
4(т)		20	10 июля 1978	13	704а	25 июня 1992	
5(т)		20	10 июля 1978	14		20 декабря 1971	
6(т)		20	10 июля 1978	19	1	105	1 августа 1980
7(т)		20	10 июля 1978		2	5	15 мая 1977
10	1		20 декабря 1971	20	1		20 декабря 1971
	2		20 декабря 1971		2		20 декабря 1971
11	1(т)	20	10 июля 1978	21	3		20 декабря 1971
	2(т)	185	15 марта 1982		4		20 декабря 1971
	3(т)	665	5 января 1991		1		20 декабря 1971
	4(т)	185	15 марта 1982		2		20 декабря 1971
	5(т)	185	15 марта 1982		3		20 декабря 1971
12	1(т)	20	10 июля 1978	22	1(т)	355	25 марта 1985
	2	20	10 июля 1978		2(т)	355	25 марта 1985
	3	20	10 июля 1978		3(т)	355	25 марта 1985
13	1(т)	20	10 июля 1978		4(т)	355	25 марта 1985
	2	20	10 июля 1978		5(т)	355	25 марта 1985
	3	302	10 мая 1984		6(т)	355	25 марта 1985
	4		20 декабря 1971		7(т)	355	25 марта 1985
	5		20 декабря 1971		8(т)	355	25 марта 1985
	6		20 декабря 1971		9(т)	355	25 марта 1985
	7	283	10 января 1984		10(т)	355	25 марта 1985
14	1	605	10 мая 1989		11(т)	355	25 марта 1985
	2	605	10 мая 1989		12(т)	355	25 марта 1985
	3	605	10 мая 1989				
15	1(т)	20	10 июля 1978	ПРИЛОЖЕНИЯ			
	2(т)	20	10 июля 1978				
16	1(т)	20	10 июля 1978	1	1	5	15 мая 1977
	2		20 декабря 1971		2	5	15 мая 1977
17	1	5	15 мая 1977	2	1(т)	160	20 сентября 1981
	2		20 декабря 1971		2(т)	20	10 июля 1978
	3		20 декабря 1971		3		25 ноября 1975
	4	220	1 декабря 1982				
	5	283	10 января 1984				
	6	283	10 января 1984				
	7		20 декабря 1971				



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20

СО Д Е Р Ж А Н И Е

1	РАЗМЕРЫ, ВЕСА И ВЫСОТЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ ТОЧЕК ОБСЛУЖИВАНИЯ
2	ТОЧКИ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ
3	ДВЕРИ И ЛЮКИ
4	НАЗЕМНОЕ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ
5	ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА
6	МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА
7	ГИДРОАЗОТНАЯ СИСТЕМА
8	ШАССИ
9	КИСЛОРОДНАЯ СИСТЕМА
10	ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА
11	БЫТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
12	НАЗЕМНОЕ КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ
13	АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
14	ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СИСТЕМА
15	ПОГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
16	СПУ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТА НА ЗЕМЛЕ
17	РУЛЕНИЕ И БУКСИРОВКА
18	ПОДЪЕМ САМОЛЕТА ГИДРОПОДЪЕМНИКАМИ
19	ОСОБЕННОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТА ПРИ НИЗКИХ И ВЫСОКИХ ТЕМПЕРАТУРАХ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА
20	РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЭВАКУАЦИИ САМОЛЕТА ПРИ АВАРИЙНЫХ ПОСАДКАХ
21	ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Перечень наземно-эксплуатационного оборудования и приспособлений.
2. Перечень контрольно-измерительной аппаратуры, применяемой при подготовке самолета к полету.

<u>Основание:</u> Решение № 5797-141	<u>№ самолета:</u> На все самолеты
	<u>Дата:</u> 28 октября 1998 г.

Поместить после "Содержания" в главы 22, 31, 32, 33, "Наземное оборудование", "Аэродромное обслуживание", АКС следующий текст:

1. Допустить применение гидрожидкости FH-51 во всех системах и агрегатах самолетов Ил-76 и его модификаций, в которых предусмотрено применение гидрожидкости АМГ-10. Допускается смешение FH-51 и АМГ-10 в системах самолета в любых соотношениях.
2. При переходе с гидрожидкости АМГ-10 на FH-51 промывку гидросистем и агрегатов производить не требуется.
3. При эксплуатации авиатехники российского производства на гидрожидкости FH-51 руководствуйтесь рекомендациями для гидрожидкости АМГ-10.
4. Контроль качества гидрожидкости FH-51 при получении, хранении, выдаче в эксплуатацию проводить в соответствии с требованиями ТУ и 756.18.389-98.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

I

Изменение № 20

РАЗМЕРЫ, ВЕСА И ВЫСОТЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ ТОЧЕК ОБСЛУЖИВАНИЯ

В этом разделе приводятся данные, необходимые при обслуживании самолета на земле (фиг. I-1).

Длина самолета, м	46,60
Размах крыла, м	50,50
Высота самолета на стоянке, м	14,76
Площадь, м ² :	
крыла	300
горизонтального оперения	63
вертикального оперения	50
Вес, кг:	
максимальный взлетный	
максимальный посадочный	
максимальной коммерческой нагрузки	
Колея шасси, м:	
по оси амортизаторов	6,10
по оси внешних колес	8,16
База шасси ^{х)} , м	13,04
Размеры дверей, люков багажников и аварийных выходов, мм:	
входные двери	1900x860
люк № 1	1135x1050
люк № 2	1135x1050
люк № 3	550x500
аварийный люк экипажа	600x600
аварийный выход	1000x600
аварийно-эксплуатационный люк	600x600
дверь в кабину экипажа	1500x650
дверь на гермоперегородке	1600x650

х) Расстояние от оси носового колеса до середины передних и задних колес главных ног, при необжатой амортизации.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 105

Размеры (мм) и обозначения колес и шин:

главной ноги шасси, колеса I300x480 изд.КТИ58
 шины модель IA

номинальный размер, мм I250 \pm 10 x 450 \pm 8

давление, кг/см²:

для грунта см. таблицы
 для бетона ИТЭ 32-40-3 стр.3

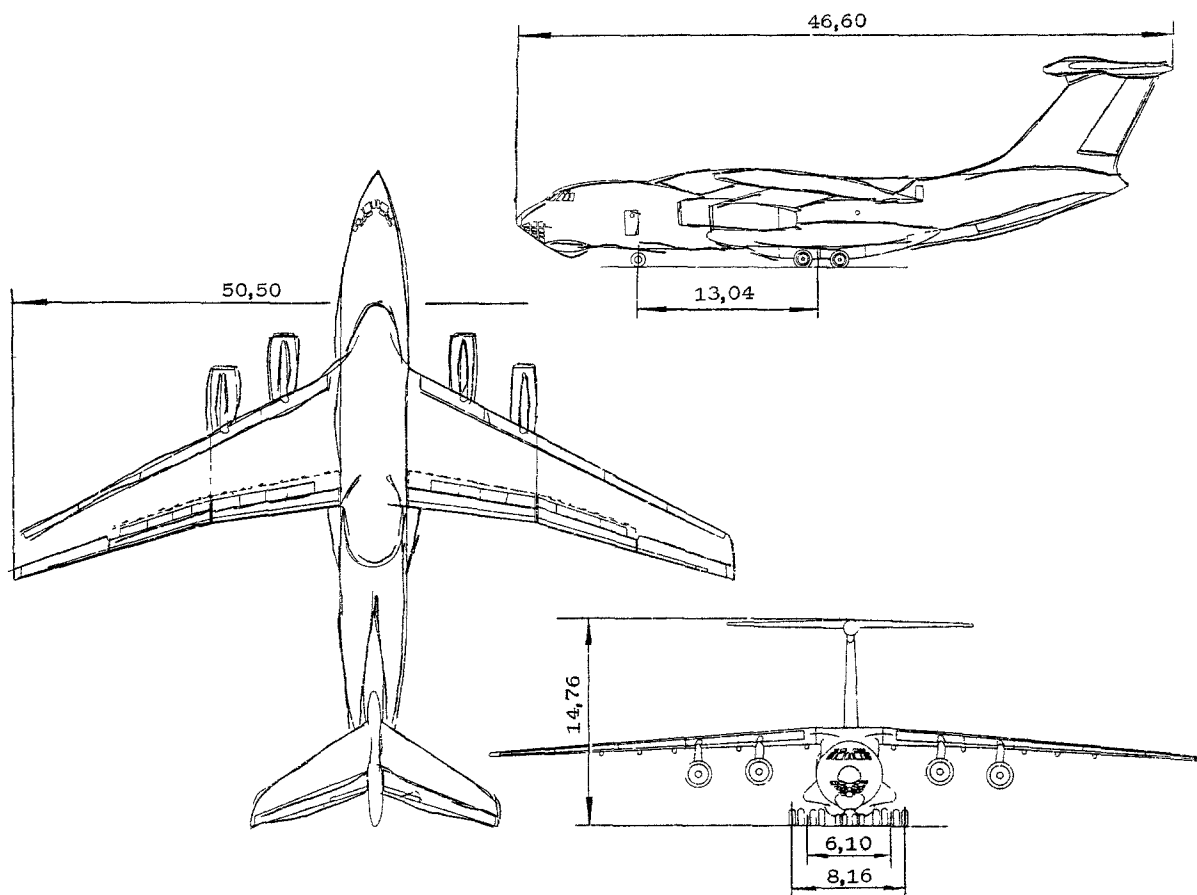
носовой ноги шасси, колеса I100x330 изд.КТИ59

шины I100x330 модель 26A

номинальный размер, мм I082 \pm 10 x 340 \pm 7

давление, кг/см²:

для грунта см. таблицы
 для бетона ИТЭ 32-40-3 стр.3.



ОБЩИЙ ВИД И ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ РАЗМЕРЫ
САМОЛЕТА

ФИГ. I-I

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20

ВЫСОТЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ ТОЧЕК ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ (фиг. I-2)

Обоз- наче- ния ! !	Наименование точек	Высота, м		
		самолет на подъемниках (h=435*)	при пустом (снаряжен- ном) весе	при максим. взлетном весе
<u>Планер</u>				
1.	Ось самолета	4,52	3,61	3,55
2.	Фонарь кабины штурмана	2,48	1,57	1,51
3.	Фонарь кабины летчиков	5,60	4,69	4,63
6.	Верхний аварийно-эксплуатационный люк	6,85	5,94	5,88
7.	Входная дверь	3,10	2,19	2,13
8.	Замок створок носовой ноги шасси	2,25	1,34	1,28
9.	Плита-приемник статического давления	2,60	1,69	1,63
10.	Аварийный выход № I	4,20	3,29	3,23
11.	Люк под передние гидроподъемники	2,70	1,79	1,73
12.	Штуцер запуска двигателей	2,60	1,69	1,63
13.	Ручка открытия створок главных ног шасси	1,95	1,04	0,98
14.	Нижняя точка фюзеляжа (створки шасси закрыты)	1,49	0,58	0,52
16.	Клапаны зарядки гидросистемы под давлением	2,11	1,20	1,14
17.	Багажный люк № 3	2,13	1,22	1,16
18.	Люк под задний гидроподъемник	2,22	1,31	1,25
19.	Рампа:			
	передняя часть	2,34	1,43	1,37
	задняя часть	3,14	2,23	2,17
20.	Опорная пята	2,77	1,86	1,80
21.	Средняя створка	3,14	2,23	2,17
22.	Боковая створка (передняя кромка):			
	в положении открыто	2,72	1,81	1,75
	в положении закрыто	3,26	2,35	2,29
23.	Верхняя точка кили	15,73	14,82	14,76
24.	Хвостовой кок фюзеляжа	6,80	5,89	5,83

* При положении самолета на подъемниках колеса шасси находятся на высоте 435 мм от земли

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

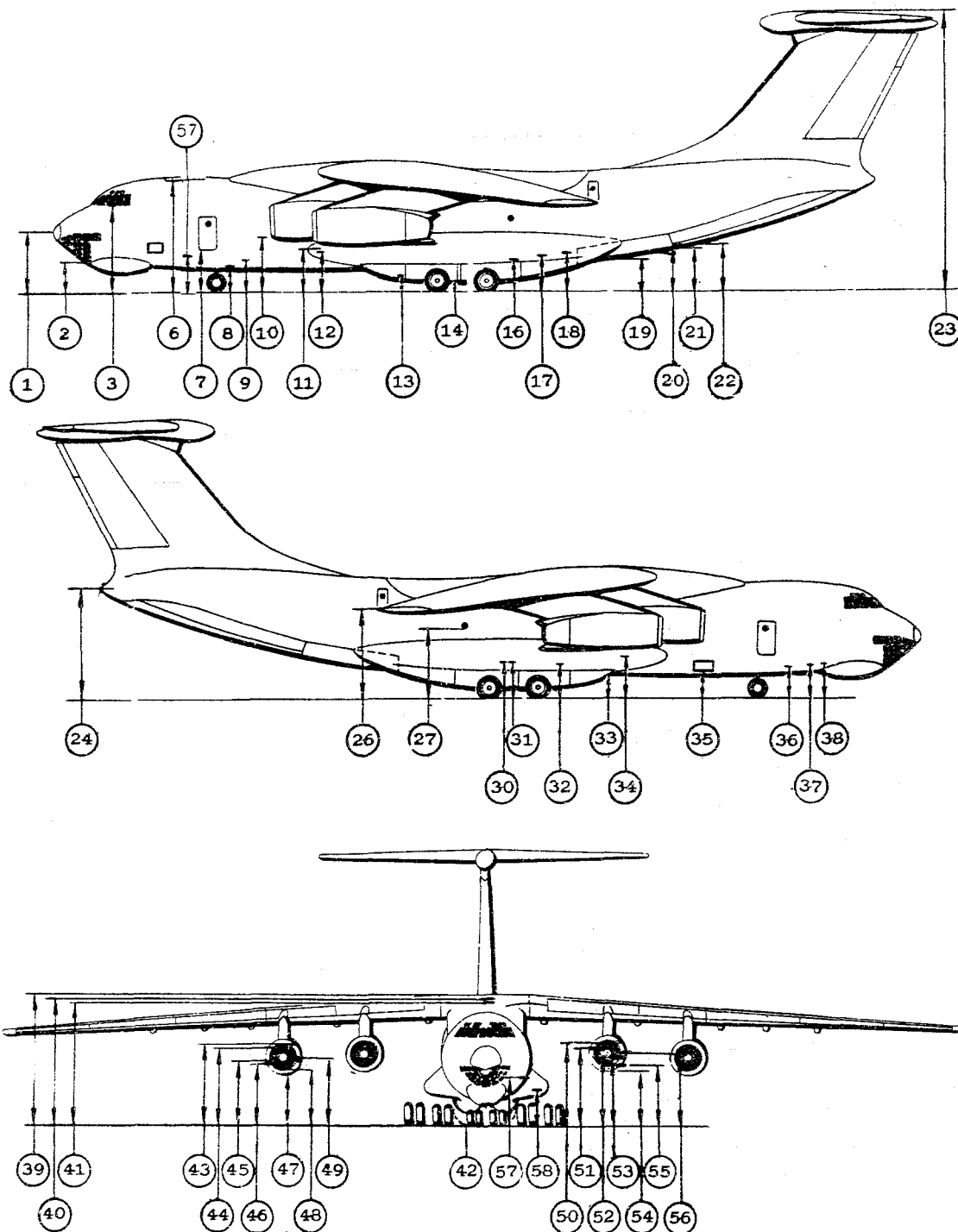
Изменение № 185

Обоз- начен- ия	Наименование точек	Высота, м		
		самолет на подъемниках (h=435 ^ж)	при пустом (снаряженном) весе	при максим. взлетном весе
26.	Аварийный выход № 2	5,65	4,74	4,68
27.	Окно в грузовой кабине (шпангоуты № 50 и 51)	4,36	3,45	3,39
30.	Штуцера заправки топливом под давлением	2,56	1,65	1,59
31.	Щиток контроля заправки топливом	2,48	1,57	1,51
32.	Люк подхода к аккумуляторам	2,40	1,49	1,43
33.	Багажный люк № 2	2,06	1,15	1,09
34.	Подключение наземного электропитания (ШРАП)	2,63	1,72	1,66
35.	Багажный люк № 1	2,16	1,25	1,19
36.	Штуцер подключения кондиционера	2,44	1,53	1,47
37.	Щиток зарядки газообразным кислородом	2,30	1,39	1,33
38.	Гнезда под ракеты	2,72	1,81	1,75
39.	Верхняя обшивка центроплана	7,95	7,04	6,98
40.	Люк подхода к гидробакам	7,27	6,36	6,30
41.	Крышка контейнера пилота	7,30	6,39	6,33
42.	Створки главных ног шасси в открытом положении	0,66	-0,25	-0,31
<u>Силовые установки № 1 и 4</u>				
43.	Заливная горловина маслобака	5,18	4,27	4,21
44.	Заливная горловина маслобака реверсивного устройства	5,16	4,25	4,19
45.	Сливной кран маслобака	4,54	3,63	3,57
46.	Сливной кран маслобака реверсивного устройства	4,73	3,82	3,76
47.	Капот средней части двигателя	3,46	2,55	2,49
48.	Заглушка входного направляющего аппарата	3,61	2,70	2,64
49.	Заглушка реактивного сопла	3,81	2,90	2,84
50.	Заливная горловина маслобака	5,37	4,46	4,40
51.	Заливная горловина маслобака реверсивного устройства	5,35	4,44	4,38
52.	Сливной кран маслобака реверсивного устройства	4,92	4,01	3,95
53.	Сливной кран маслобака	4,73	3,82	3,76
54.	Капот средней части двигателя	3,65	2,74	2,68
55.	Заглушка входного направляющего аппарата	3,80	2,89	2,83
56.	Заглушка реактивного сопла	4,00	3,09	3,03
57.	Люк подхода к сливной панели	2,82	1,91	1,85

ИЛ-76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 185



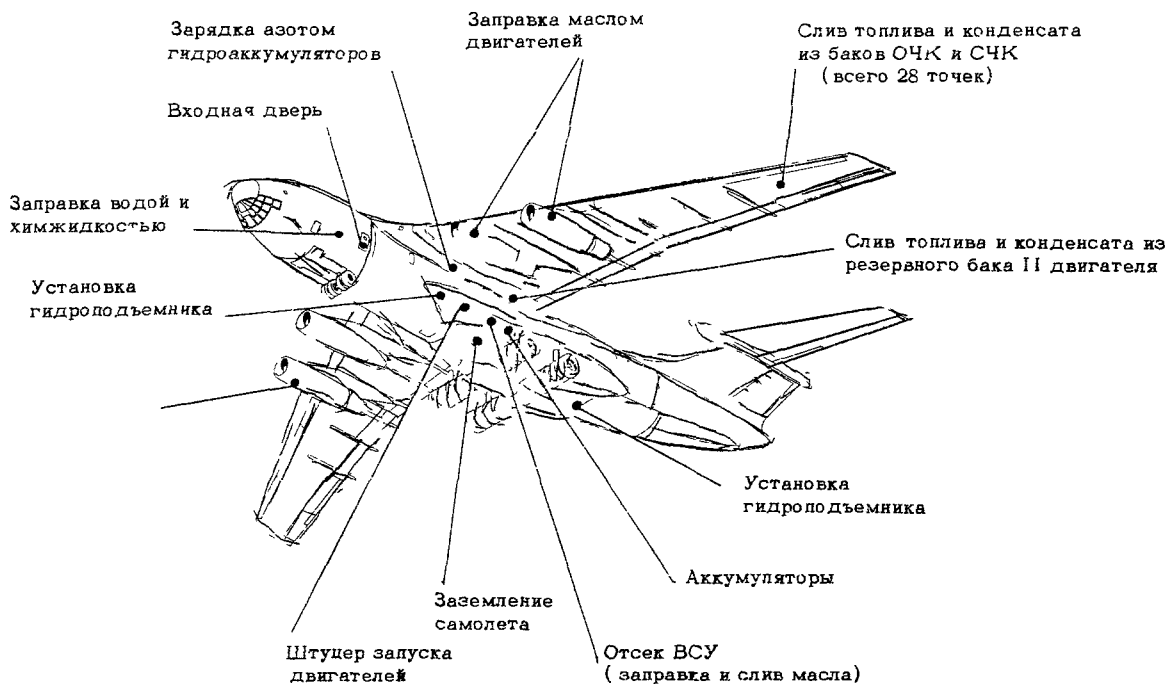
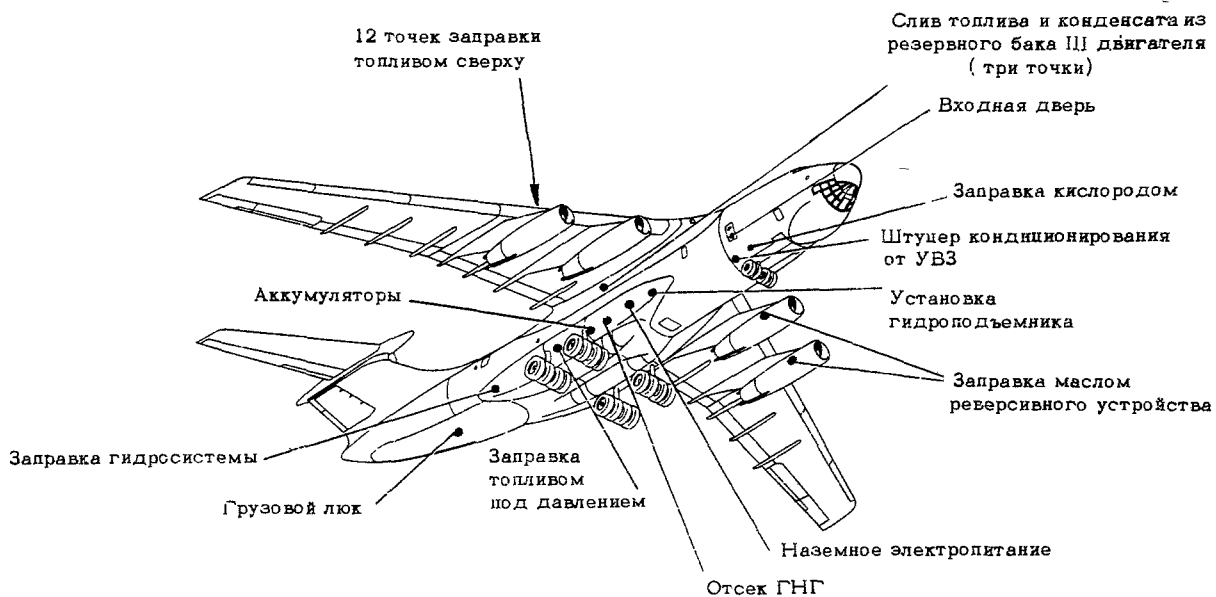
ВЫСОТЫ ТОЧЕК ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ

фиг. 1-2

2

ТОЧКИ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ

(фиг.2-1)



ТОЧКИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

фиг.2-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 255

Наименование	Место расположения	Подключение
<u>Наземное электропитание</u>		
Переменный ток 60 ква, 200/115в ± 2%, 400 гц ± 1%		
Точка подключения	Обтекатель правых главных ног шасси	Шестиштырьковая вилка по международному стандарту
Постоянный ток 27в ± 10%		
Точка подключения	Обтекатель правых главных ног шасси	Трехштырьковая вилка по международному стандарту
<u>Топливная система</u>		
Топливо Т-1; ТС-1 (ГОСТ 10227-62) и их смеси; РТ (ГОСТ 16564-71) с присадкой 0,003% ионола.		
Иностранные топлива X/:		
Автур-50 (спецификация DERD-2494)		
Тип А-1 (спецификация D1655/63Т)		
PL-4 (спецификация ТРД-25-005-64),		
JP-5 (спецификация DERD-2498),		
Тип I (спецификация ZGP-23e), II-2		
II-2 (спецификация PN-57/c-96026), (спецификация TUT -NL-12991)		
и их смеси		
Жидкость "И" (ГОСТ 8313-60 марки А)		
Иностранная жидкость А-S-A-3		
Максимальная скорость заправки 3000 л/мин (через два штуцера заправки) при давлении не более 4 кг/см ²		
Две точки заправки под давлением	Обтекатель правых главных ног шасси	По международному стандарту
Двенадцать точек заправки сверху	Сверху крыла	Заправочный пистолет

X/ Иностранные топлива могут применяться при условии, что охлаждение топлива в баках самолета не будет ниже минус 45°С.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 670

Наименование	: Место расположения	: Подключение
--------------	----------------------	---------------

Маслосистема

Масло МК-8, МК-8П (ГОСТ 6457-66); МС-8П
(ОСТ 3801163-78) и их смеси (по 05196);
МС-8РК(ТУ38 401114-82) и их смеси (с 06204)

Иностранные масла :

Турбоойль-3 (спецификация D.Eng.RD -2490 и
Air-3515A)

Турбоойль-2 (спецификация Mil -0-6081B и
3-6P-90I)

Турбоойль-300 (спецификация Mil-L-7808C; F;
Air-3513; 3-6P-904a);

Турбоойль-750 (спецификация D.Eng.RD-2487)

Количество заливаемого масла в бак 25 л.

Минимально допустимый объем масла в баке 5 л^{х)}

Точки заправки

Сверху, с левой
стороны каждой гон-
долы двигателя

Заправочный
пистолет

Маслосистема реверсивного устройства

Жидкость АМГ-10 (ГОСТ 6794-53)

Иностранные жидкости см. "Гидросистема"

Нормальный уровень жидкости в баке :

при заряженных гидроаккумуляторах I2-I4 л

при разряженных гидроаккумуляторах I7-I9 л

Минимально допустимый объем 6 л

Рабочее давление в системе 210 ± 10 кг/см²

Точки заправки через горловину гидробака

Сверху, с правой
стороны каждой гон-
долы двигателя

Воронка,
ведро

Гидросистема самолета

Жидкость АМГ-10 (ГОСТ 6794-53)

Иностранные жидкости :

Аэрошелл-флюид-4 (спецификация ВТД-585;

36P-26A; FHS-I; Mil-H-5606A)

х) Количество заливаемого масла в бак и минимально допустимый объем масла в баке указан без учета 8 л масла в отсеке отрицательной перегрузки.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 85

Наименование	Место расположения	Подключение
Нормальный уровень жидкости в баках 16 ± 2 л		
Рабочее давление в системе 210 ± 15 кГ/см ²		
Две точки заправки через горловины баков	Сверху фюзеляжа в заливе крыла	Воронка, ведро
Четыре приемных клапана для заправки системы под давлением и проверки работы системы	Слева и справа в обтекателях главных ног шасси	По международному стандарту
<u>Азотная система</u>		
Технический азот I-2 сорта (ТУ МХП 4280-54 или ГОСТ 9293-59)		
Давление азота наземного источника $120-200$ кГ/см ²		
Давление азота в гидроаккумуляторах:		
самолетной системы 75 кГ/см ²		
реверсивного устройства 100 ± 5 кГ/см ²		
Точка зарядки гидроаккумуляторов:		
самолетной системы	На гидроаккумуляторах (отсек шасси и гидропанели в фюзеляже)	
реверсивного устройства	Автономная, на каждом двигателе	По международному стандарту

Кислородное оборудование

Газообразный медицинский кислород (ГОСТ 5583-68, сорт I)

Потребное количество кислорода для зарядки стационарных баллонов и баллонов переносных кислородных приборов ~ 8000 л.

Давление зарядки:

стационарных баллонов - 150 кГ/см²

переносных баллонов - 30 кГ/см²

Штуцер и щиток зарядки

Правый борт в переднем багажнике (на стенке шпангоута № 22)

Зарядка осуществляется автомобильной кислородозарядной станцией типа АКЗ-75

Система кондиционирования

Расход воздуха:

От ВСУ на земле при одной включенной системе $3800 \pm 8\%$ кг/час

От одного работающего двигателя на земле - номинал $7600 \pm 8\%$ кг/час

Температура воздуха для обогрева кабин $10-80^{\circ}\text{C}$

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ Изменение № 185

Наименование	: Место расположения	: Подключение
Точка подсоединения наземного кондиционера	По правому борту фюзеляжа	По международному стандарту
<u>Система удаления отходов</u>		
Хладагент СТ-2		
Горячая вода		
Точка подключения	На левом борту фюзеляжа	По международному стандарту
<u>Запуск двигателя</u>		
От наземной установки воздушного запуска (УВЗ-2) или бортовой вспомогательной силовой установки (ВСУ) с параметрами воздуха при $H=0$, $t_{H.V.}^{\circ} = +15^{\circ}C$ и $P_H = 760$ мм.рт.ст. расход I, I - I,35 кг/сек давление: нормальное $4,7 \pm 0,2 - 4,9 \pm 0,2$ кг/см ² минимально допустимое $2,7 - 3,2$ кг/см ² температура перед стартером $275 \pm 20^{\circ}C$		
Точка подсоединения наземной установки	В левом обтекателе главных ног шасси	По международному стандарту
<u>ВСУ (ТА-6А)</u>		
Топливо см. "Топливная система"		Питание включено в общую топливную систему самолета
Расход топлива при $t_{H.V.}^{\circ} = \pm 60^{\circ}C$ и $H=0$: на режиме холостого хода 160-190 кг/час на режиме полной нагрузки 190-240 кг/час		
Масло см. "Маслосистема", а также масло 36/I МРТУ 38-I-157-65		
Заправка маслобака, л: нормальная - 8 максимально допустимая - 9 минимально допустимая - 2,5+1		
Расход масла не более 0,5 л/час		
Параметры воздуха на входе в стартер СТВ-3		
При запуске двигателя (с открытой заслонкой) при $H=0-1$ км, $t_{H.V.}^{\circ}$ от -60 до $+50^{\circ}C$: P абсолютное $3,22 - 4,54$ кг/см ² температура $127 - 219^{\circ}C$		
Генератор переменного тока мощностью 40 кВА с частотой 400 гц $\pm 2\%$		
Генератор постоянного тока с напряжением $28 \pm 1,5$ в		
Точка заправки масла	В левом обтекателе главных ног шасси	Заправочный пистолет

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 320

П Е Р Е Ч Е Н Ь № I

РЕКОМЕНДУЕМЫХ СРЕДСТВ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОБЩЕГО

Приложение I

ПРИМЕНЕНИЯ ДЛЯ САМОЛЕТА ИЛ-76 (фиг.2-2)

№ поз. по схеме	Наименование машин	Назначение	К-во штук
I.	Топливозаправщик ТЗ-45, ТЗ-60, ТЗ-90 (ТЗ-22, ТЗ-22М)	Заправка топливных баков самолета топливом снизу под давлением	2
2.	Маслозаправщик МЗ-66, ЗСЖ-66 ^х	Заправка маслобаков двигателей и бортовой установки ТА-6А	I
3.	Автозаправщик ВЗ-20-350	Зарядка гидроаккумуляторов самолетной системы, реверсивного устройства и обслуживание шасси	I
3а.	Унифицированная газозарядная станция УГЗ-А-131	Зарядка кислородных баллонов самолета медицинским кислородом	I
4.	Автомобильная кислородная станция АКЭС-75М	Питание бортовой сети самолета постоянным и переменным током	I
5.	Аэродромный передвижной электроагрегат АПА-50М	Проверка работы гидросистемы самолета и систем реверсивного устройства, а также дозарядка их жидкостью	I
6.	Установка проверки гидросистемы УПГ-300	Подогрев двигателей при низких температурах наружного воздуха	I
7.	Моторный подогреватель УМП-350/131, УМП-350/130	Охлаждение, вентиляция или подогрев воздуха, подаваемого в кабины самолета	2
8.	Кондиционер АМК-40/31-131	Наддув кабины при проверке на герметичность	2
9.	Компрессор низкого давления изд. 5355А	Доступ к высоко расположенным агрегатам при наземном обслуживании самолета	I
10.	Самоходная площадка обслуживания СПО-15М	Съем шин колес шасси	I
II.	Съемник шин СШ-07	Уборка кабин самолета	I
I2.	Пылесос "Ракета"	Буксировка самолета	I
I3.	Автомобиль тягач МАЗ-537А	Очистка самолета и его отдельных частей	I
I4.	Комплекс моющих средств КМС-34	Съем и установка агрегатов самолета	I
I5.	Автомобильный подъемный кран К-67, К-162М	Запуск двигателей	I
I6.	Установка воздушного запуска УВЗ-2 (А-86М)		

^хЗСЖ-66-в случае применения синтетических масел

№ поз. по схеме	Наименование машин	: Назначение	: К-во шт.
18.	Тележка А1310.0000 для перевозки агрегатов	Перевозка агрегатов	I
19.	Специальная машина АС-161	Слив нечистот, промывка и заправка жидкостью унитаза	I
20.	Установка очистки поверхностей А2001 (ММ-11-131, 8Т311-131)	Для удаления льда с помощью жидкости "Арктика-200"	I
21.	Грузовой мотороллер "Муравей" (П-200 "Тула")	Для перевозки блоков "РЭО"	I

- ПРИМЕЧАНИЕ.**
1. На схеме показан возможный способ размещения машин для наземного обслуживания самолета по форме кратковременной стоянки.
 2. На схеме учтены только машины, применяемые при минимально необходимых работах по обслуживанию. Машины и агрегаты, используемые при различных регламентных работах, специальных работах по замене вышедшей из строя аппаратуры и т.д., на схеме не указаны.
 3. Вместо указанных в перечне машин могут применяться другие машины или установки, но их выходные параметры должны соответствовать параметрам машин, указанных в настоящем перечне.

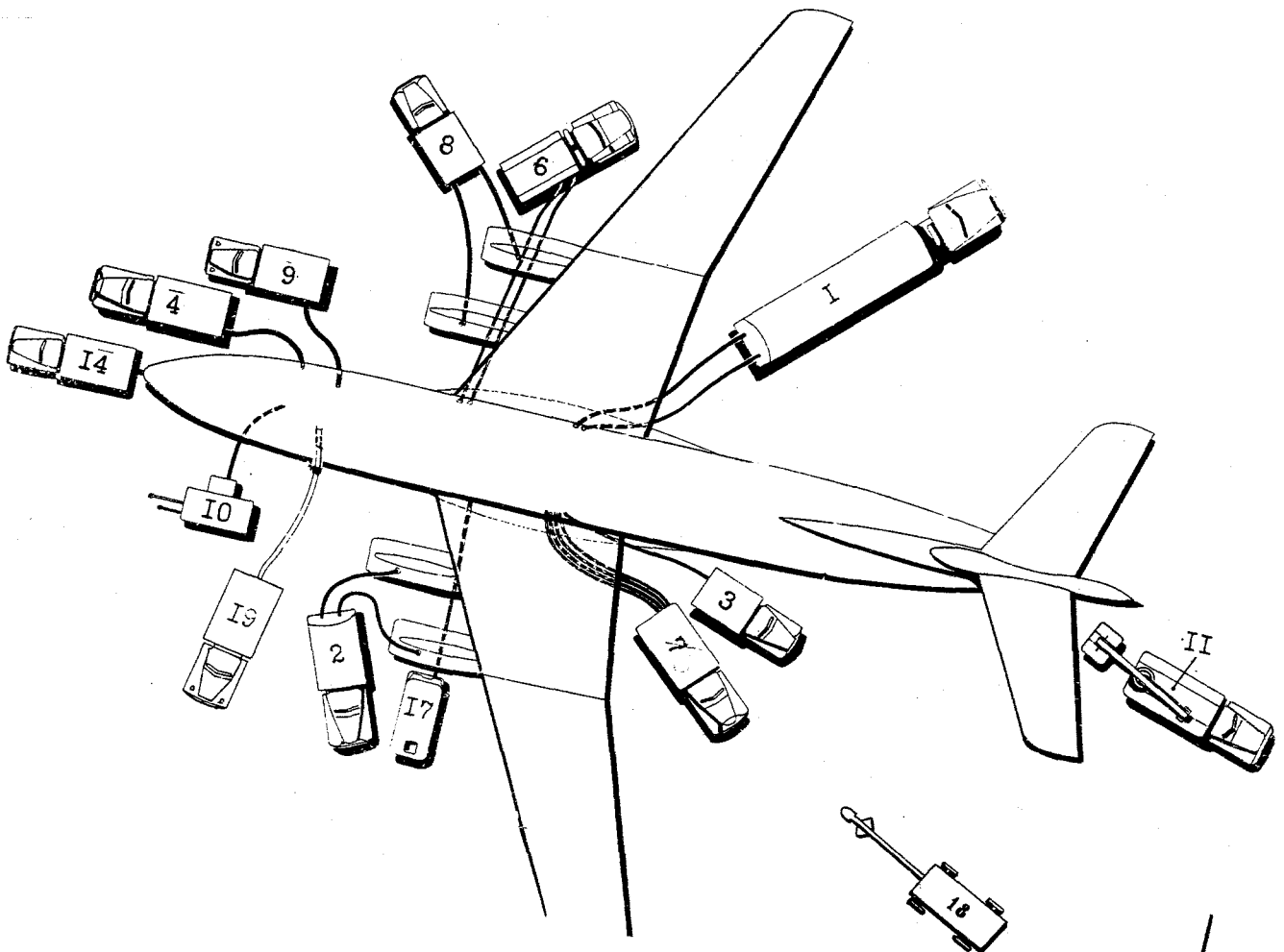


СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ СПЕЦМАШИН ПРИ НАЗЕМНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ
САМОЛЕТА
(Фиг. 2-2)



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

3

Изменение № 20

ДВЕРИ И ЛЮКИ

На самолете имеются наружные и внутренние двери и люки (фиг.3-1):

Наружные

- две входные двери;
- грузовой люк, в который входят: рампа, створка (средняя и две боковые) и гермо-створка;
- три багажных люка № 1, 2 и 3;
- четыре аварийных выхода;
- аварийно-эксплуатационный люк;
- створки носового шасси;
- створки главного шасси.

Внутренние

- дверь кабины экипажа;
- дверь туалета;
- дверь в гермостворке;
- люк в полу кабины летчиков.

Для обслуживания различных систем имеется необходимое количество смотровых и технологических люков.

Все указания по техническому обслуживанию дверей и люков см.гл.22 Инструкции по технической эксплуатации.

Открывание и закрывание дверей и люков показаны на фиг.3-2, 3-3.

Багажные помещения

На самолете имеются два багажных помещения (фиг.3-4).

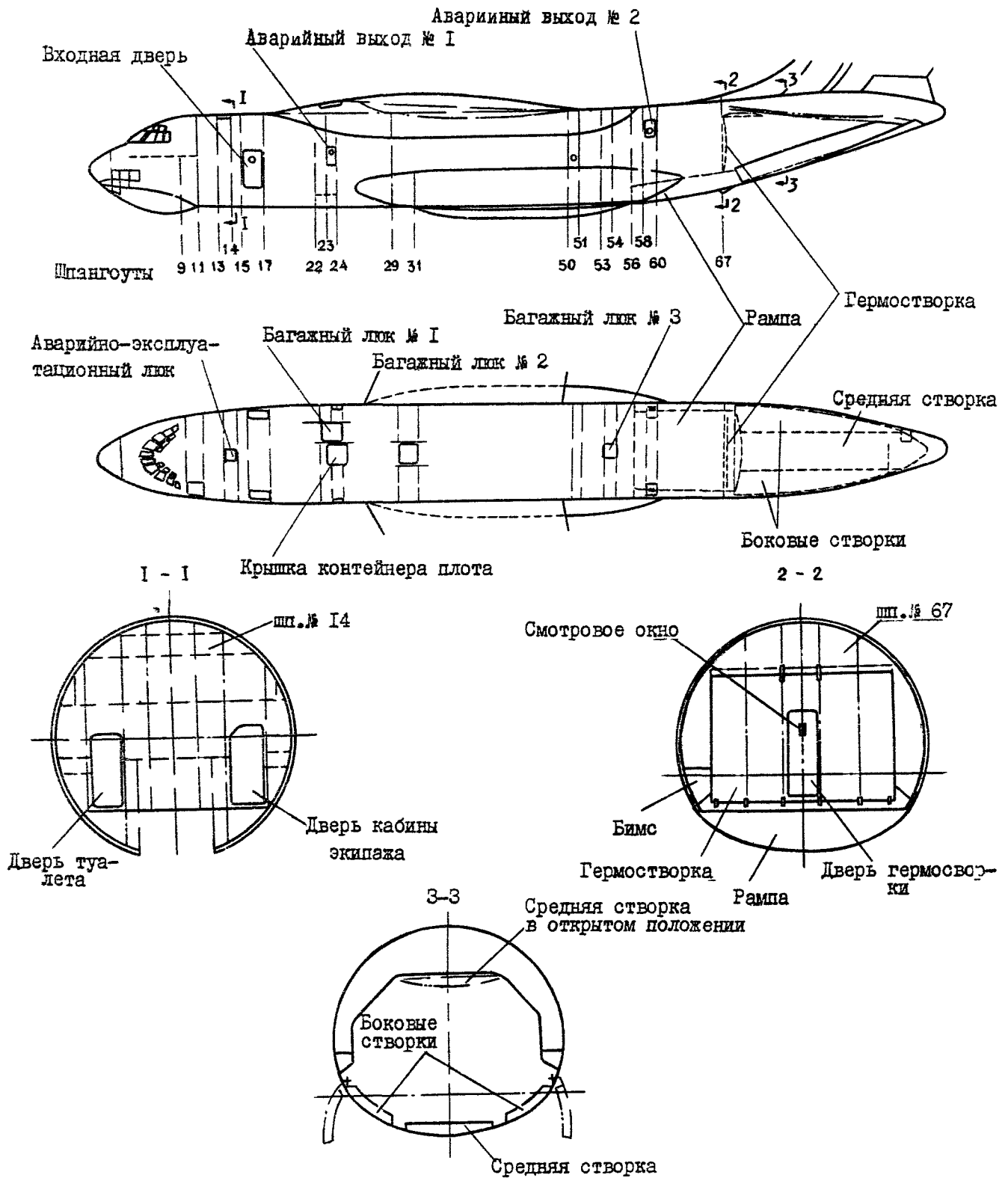
Багажник № 1

Расположен в передней части фюзеляжа между шпангоутами № 18-35. Для удобства загрузки (выгрузки) багажник имеет два люка.

В багажник укладывается все (возимое на борту) съемное десантное оборудование.

Багажник № 2

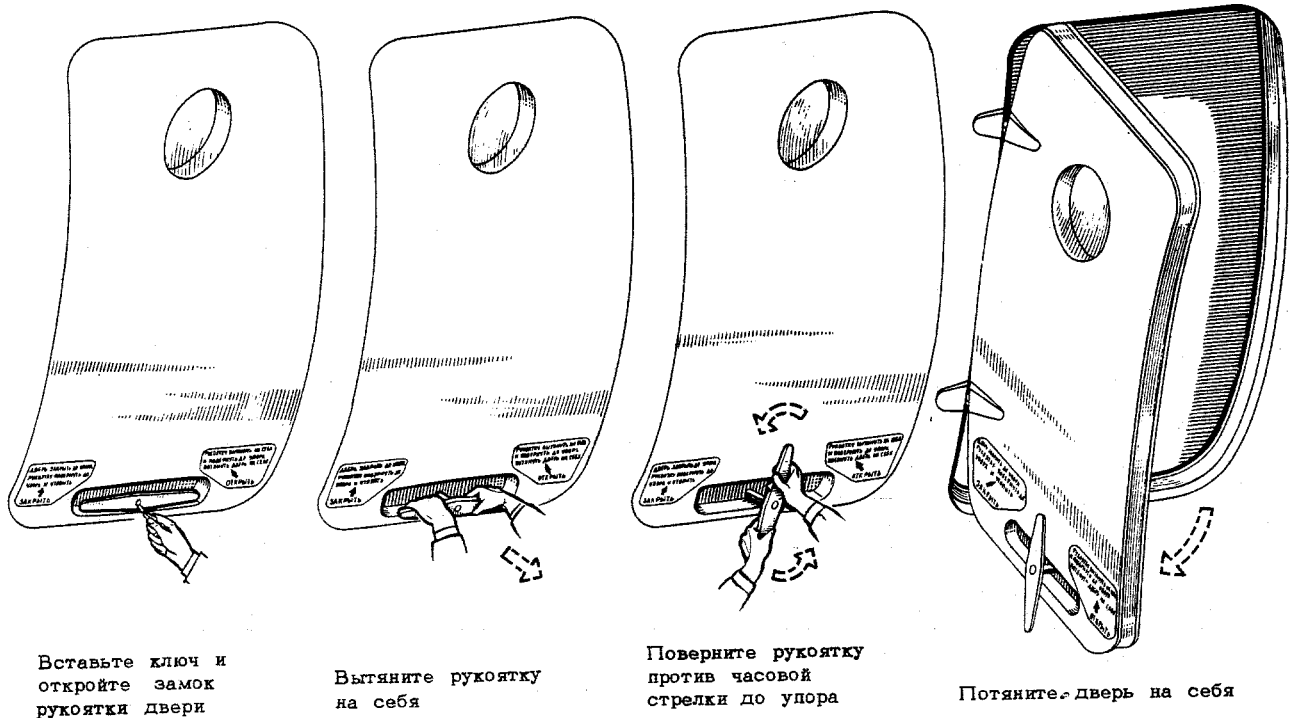
Расположен за средней частью фюзеляжа между шпангоутами № 51-56. Багажник имеет один люк. В багажник укладывается все (возимые на борту) средства обслуживания систем самолета (см.приложение № 1).



ЛЮКИ И ДВЕРИ ФЮЗЕЛЯЖА (основные)

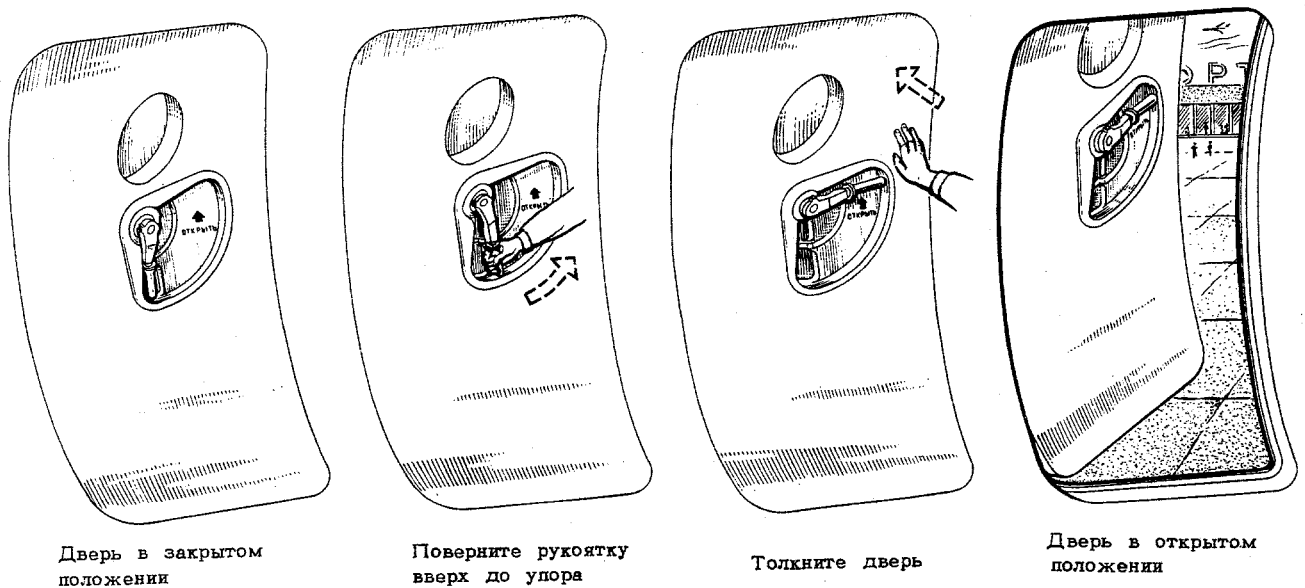
Фиг. 3-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



ИЗНУТРИ (правый борт)

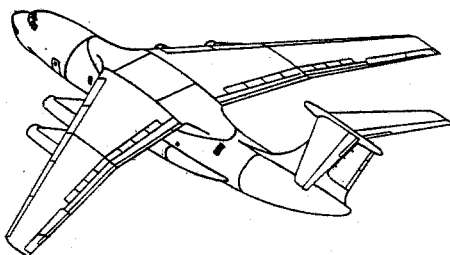
← НП



ПРИМЕЧАНИЕ. При открывании входной двери преодолевается усилие около 30-40 кг, при закрывании - около 60 кг.

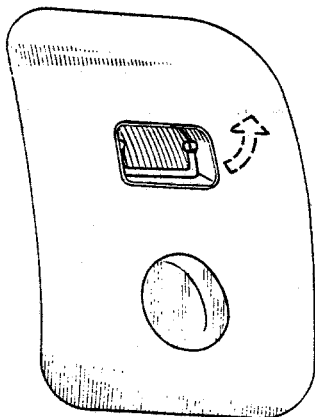
ОТКРЫВАНИЕ ВХОДНЫХ ДВЕРЕЙ

Фиг.3-2

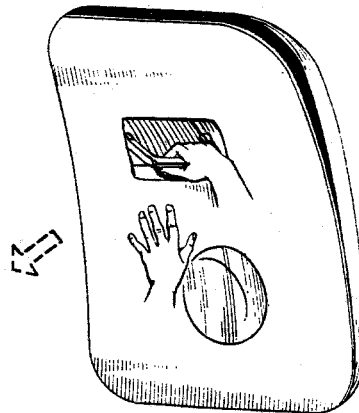


СНАРУЖИ

(Для передних и задних выходов)



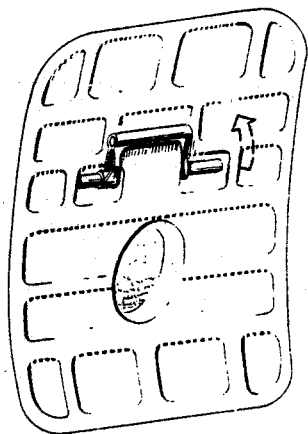
Поверните ручку вверх



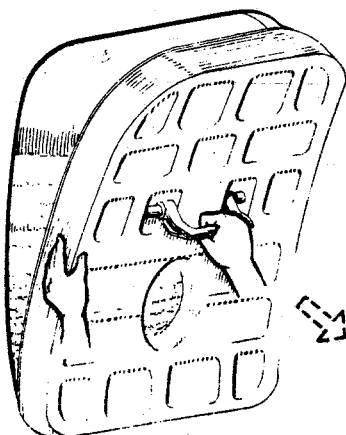
Толкните крышку люка
внутрь

Слив топлива из группы баков
(на всех двигателях)

ИЗНУТРИ



Поверните ручку вверх

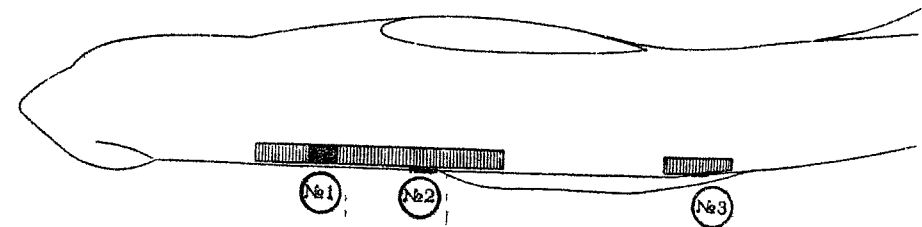


Потяните крышку люка
на себя и снимите ее
(для переднего выхода);
отклоните ее в горизон-
тальное положение (для
заднего выхода).

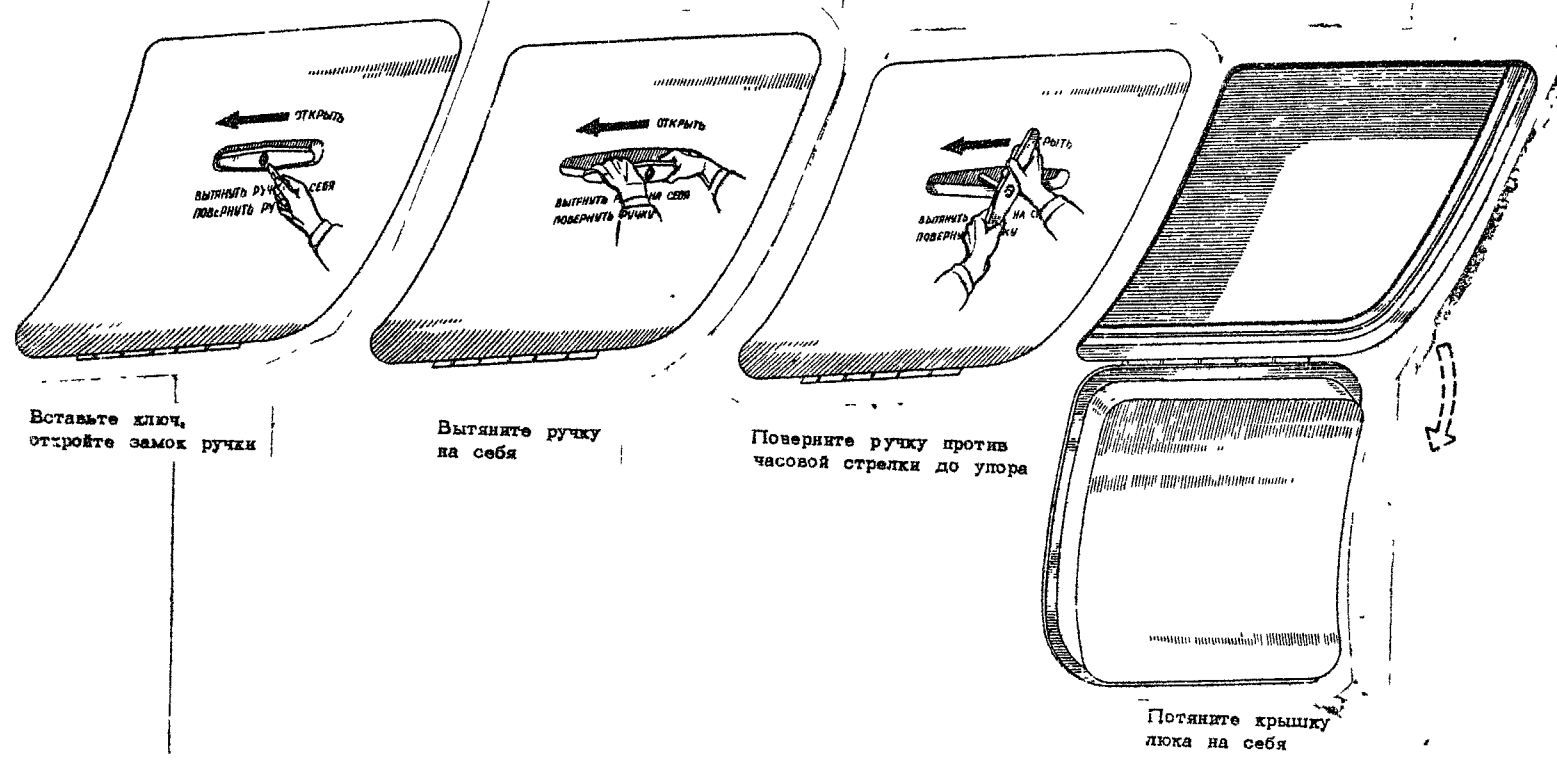


Открытое
положение
крышки люка
задних выходов

ОТКРЫВАНИЕ КРЫШЕК АВАРИЙНЫХ ВЫХОДОВ
фиг. 3-3



ОТКРЫВАНИЕ КРЫШЕК БАГАЖНЫХ ЛЮКОВ № 1 и 2



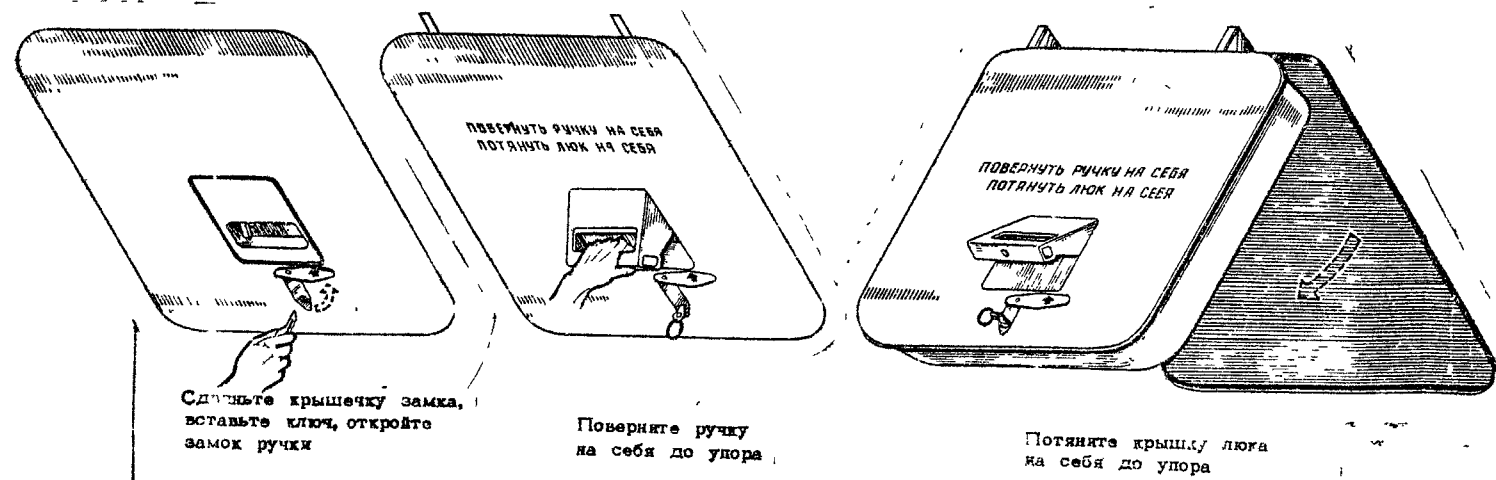
Вставьте ключ, откройте замок ручки

Вытяните ручку на себя

Поверните ручку против часовой стрелки до упора

Потяните крышку люка на себя

ОТКРЫВАНИЕ КРЫШКИ БАГАЖНОГО ЛЮКА № 3



Сдавите крышечку замка, вставьте ключ, откройте замок ручки

Поверните ручку на себя до упора

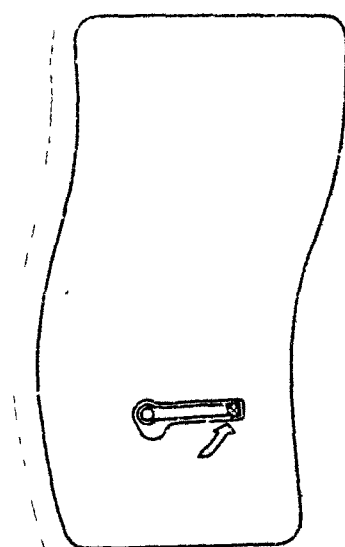
Потяните крышку люка на себя до упора

ОТКРЫВАНИЕ КРЫШЕК БАГАЖНЫХ ЛЮКОВ

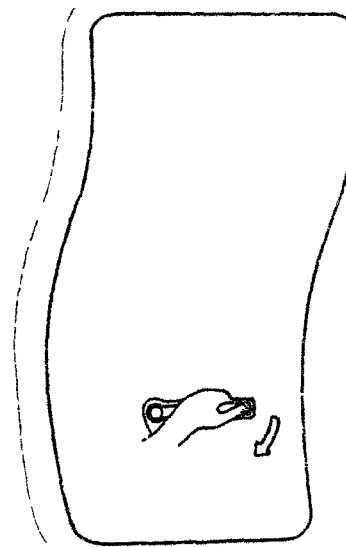
Фиг. 3-4

20 декабря 1971

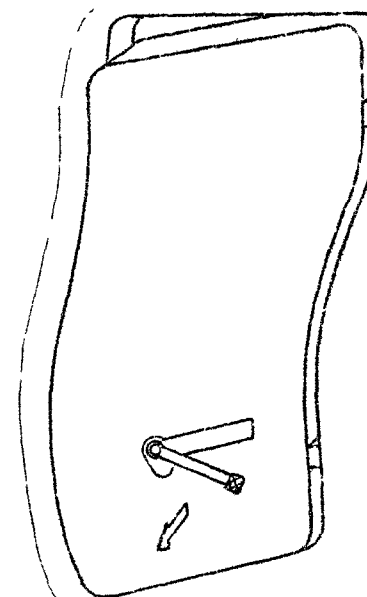
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



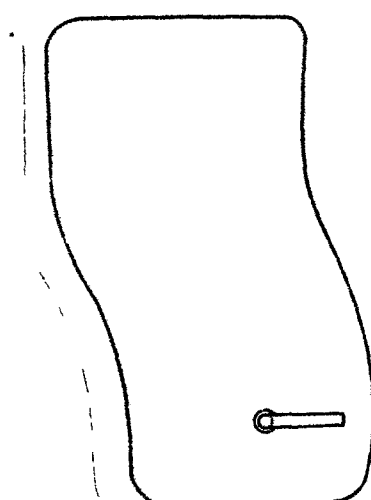
Нажмите на педаль



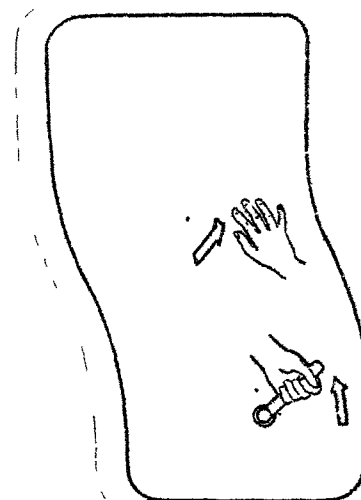
Потяните ручку на себя до упора и поверните ее вниз



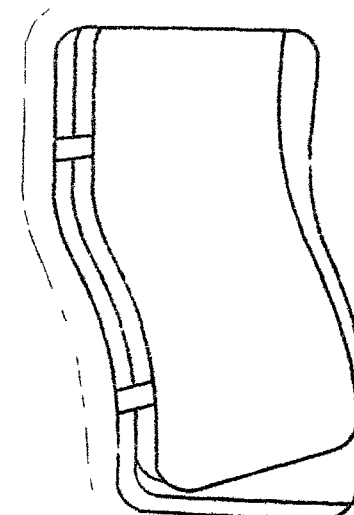
Потяните ручку на себя и откройте дверь



Дверь закрыта



Поверните ручку вверх и толкните дверь от себя



Дверь открыта

ОТКРЫВАНИЕ АВАРИЙНОЙ ДВЕРИ КОРМОВОЙ КАБИНЫ

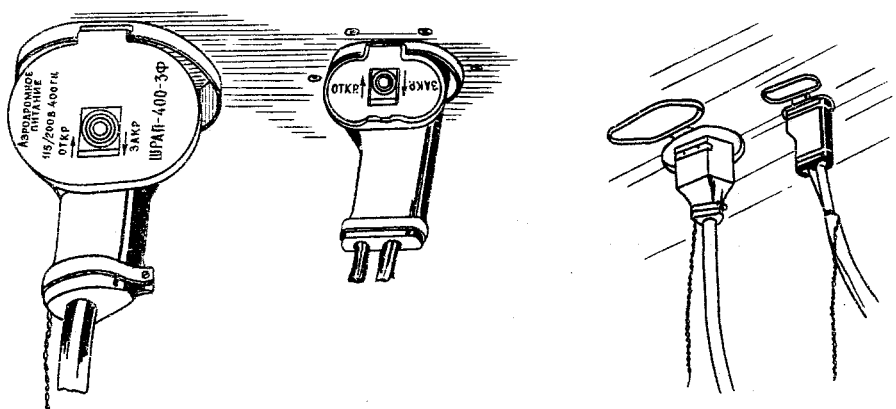
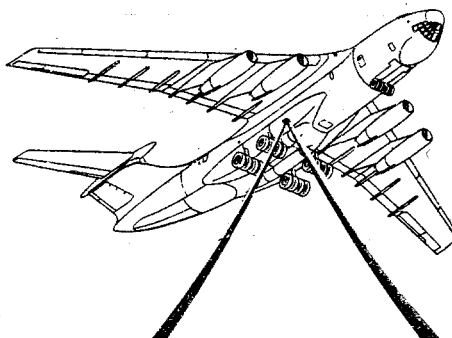
Фиг. 3-6

НАЗЕМНОЕ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ

Для технического обслуживания самолета при подготовке к полету и запуску двигателей применяется наземный источник питания трехфазного переменного тока с заземленной силовой нейтралью напряжением 208/120 в $\pm 2\%$, частотой 400 гц $\pm 2\%$ и мощностью не менее 60 ква.

Для наземного электропитания переменным током 200 в предусмотрена шестистырьковая вилка аэродромного питания, для питания потребителей постоянным током 27в $\pm 10\%$ - трехстырьковая.

Вилки размещены в правом обтекателе главных ног шасси (фиг.4-1). Для запуска ВСУ впереди на левом обтекателе главных ног шасси имеется трехстырьковая вилка постоянного тока напряжением 27в $\pm 10\%$.



Крышки люков

Подключение ШРАП

ПОДКЛЮЧЕНИЕ НАЗЕМНОГО ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ

фиг.4-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

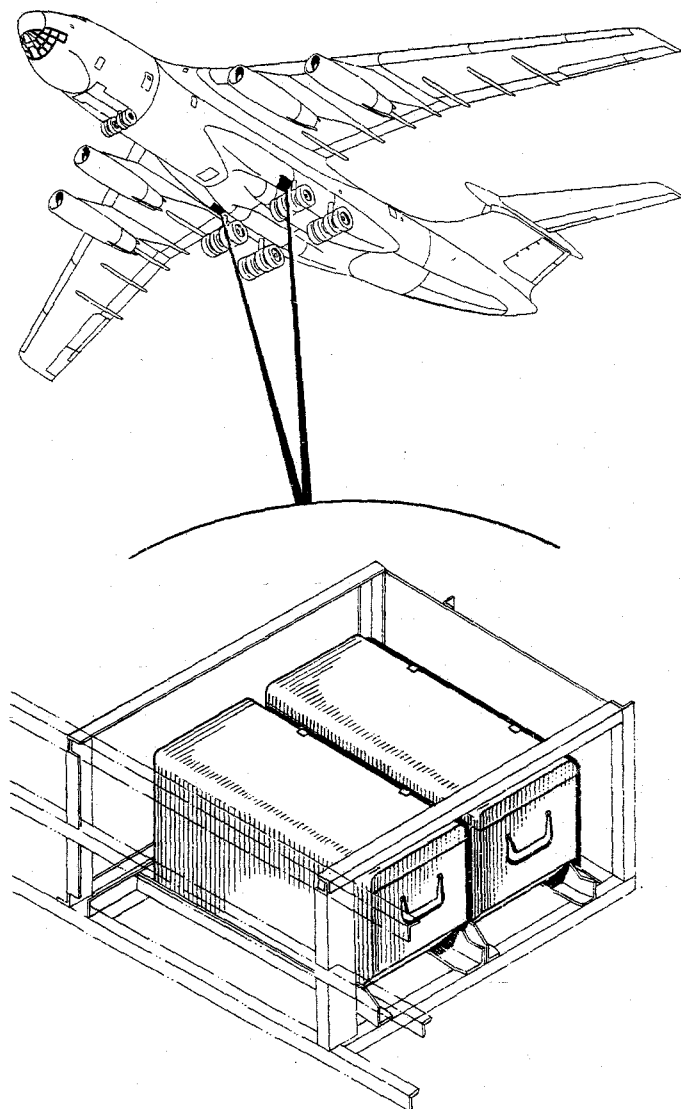
Перед присоединением розетки аэродромного источника питания к вилке аэродромного питания (на самолете) необходимо убедиться:

- (а) в исправности и чистоте штырей аэродромной вилки на самолете;
- (б) в исправности и чистоте гнезд в розетке аэродромного источника питания;
- (в) в подключении заземления самолета.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. РАССТЫКОВКУ И СТЫКОВКУ РОЗЕТКИ С ВИЛКОЙ ПРОИЗВОДИТЕ ТОЛЬКО ПОСЛЕ УСТАНОВКИ ВЫКЛЮЧАТЕЛЯ ВИЛКИ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫКЛЮЧЕНО".

При работе от наземного источника убедитесь в том, что:

- (I) Бортовые аккумуляторы установлены на самолет (фиг.4-2).



РАЗМЕЩЕНИЕ АККУМУЛЯТОРОВ

фиг.4-2.

11.76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 176

- (2) Все автоматы защиты сети ^{х)} (АЗС и АЗР), за исключением АЗС выключателей на центральном распределительном устройстве (ЦРУ) радиста и итурмана, включены.
- (3) Выключатели генераторов переменного тока выключены.
- (4) Выключатели трансформаторно-выпрямительного устройства и выключатели всех потребителей, не участвующих в проверке, выключены.
- (5) Обе вилки подсоединены к наземному источнику и напряжение переменного тока не выходит за пределы:
линейное - 206 ± 4 в,
фазное - $119 \pm 2,5$ в.
Напряжение постоянного тока не выходит за пределы 28-29 в.
- (6) Горят зеленые сигнальные лампы, установленные рядом с вилкой и на щитке контроля энергетики радиста.

В случае отсутствия наземных источников постоянного тока разрешается включить вилку только переменного тока, а для питания потребителей постоянным током включить трансформаторно-выпрямительное устройство.

В качестве вспомогательного источника постоянного тока можно использовать стартер-генератор ВСУ (ТА-6А) с током нагрузки не выше 400 а и напряжением $28 \pm 1,5$ в.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! 1. ПРИ ВКЛЮЧЕННОЙ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОСЕТИ НЕ ОСТАВЛЯЙТЕ ОТКРЫТЫМИ ЩИТКИ КОНТРОЛЯ ЭНЕРГЕТИКИ.

2. НЕ ПРОИЗВОДИТЕ РАБОТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ЭЛЕКТРОСЕТЬЮ САМОЛЕТА ПРИ ЗАПРАВКЕ (СЛИВЕ) ТОПЛИВОМ И МАСЛОМ, А ТАКЖЕ ПРИ НАЛИЧИИ ТЕЧИ ТОПЛИВА, МАСЛА И ГИДРОКИДКОСТИ.

3. НЕ ПРОИЗВОДИТЕ РАССТЫКОВКУ ШРАП ПРИ ГОРЯЩИХ ЛАМПАХ СИГНАЛИЗАЦИИ.

4. ПЕРЕД ВКЛЮЧЕНИЕМ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОСЕТИ НЕОБХОДИМО ПРОВЕРИТЬ ФАЗНОЕ НАПРЯЖЕНИЕ АЭРОДРОМНОГО ИСТОЧНИКА ПИТАНИЯ.

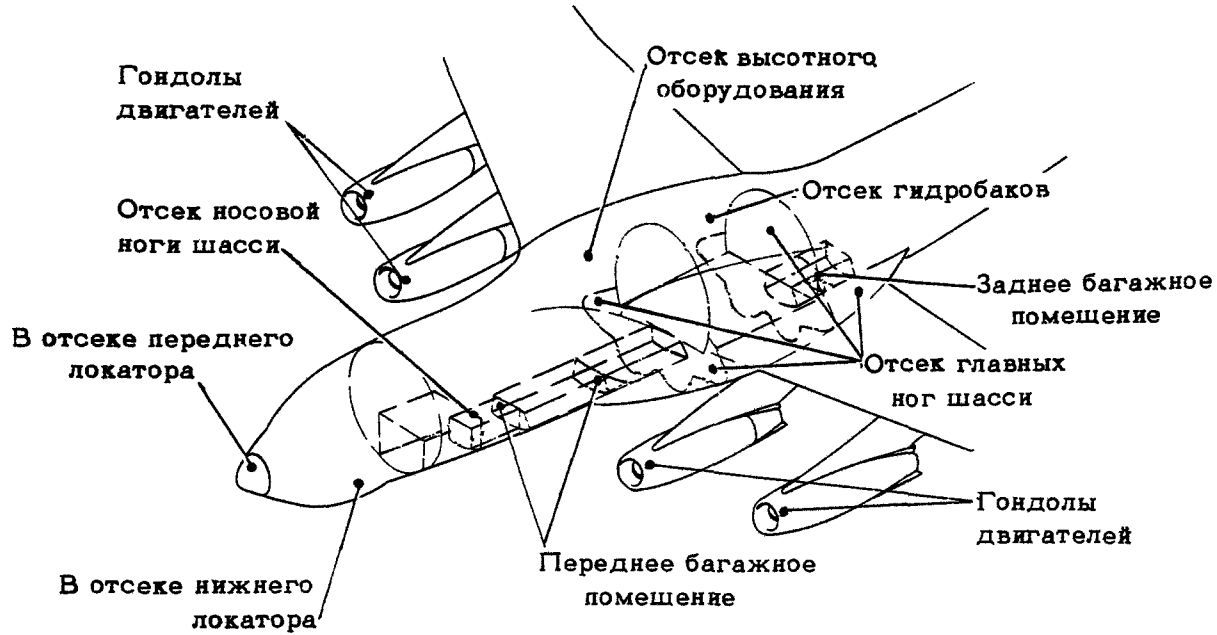
Освещение при наземном обслуживании

Для освещения внешних поверхностей самолета, двигателей и их оборудования, а также для местного освещения в кабине экипажа, в грузовой кабине и в отсеках самолета применяются переносные лампы ШЛ-64. Размещаются они в сумках в грузовой кабине (на левом борту между шпангоутами № 18-19 и 22-23 и на правом борту между шпангоутами № 58-59).

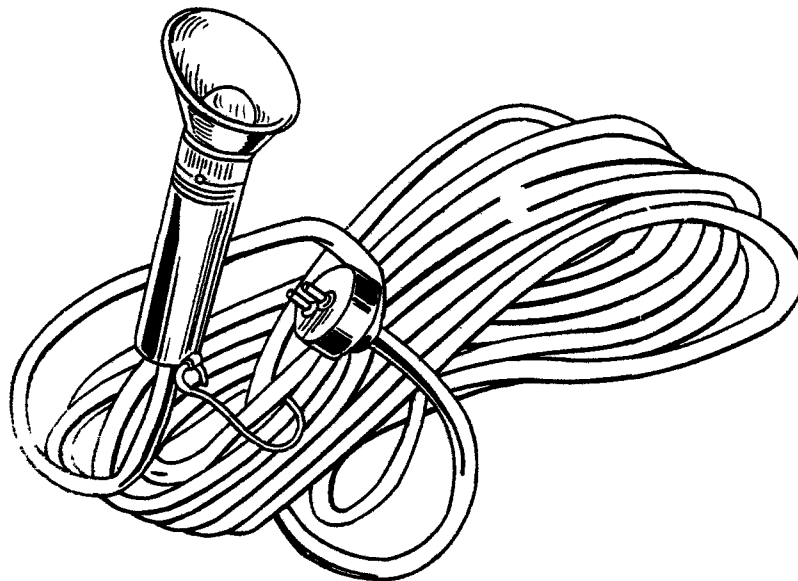
Для подключения ламп к бортовой сети в кабинах, в техотсеках, в отсеках шасси и в гондолах двигателей установлены розетки.

Размещение розеток подключения переносной лампы для освещения снаружи фюзеляжа показано на фиг. 4-3.

^{х)} С 073409228 по всему тексту автоматы защиты сети типа АЗС, АЗСГК всех номиналов замены на АЗР, АЗРГК соответственно.



Расположение розеток



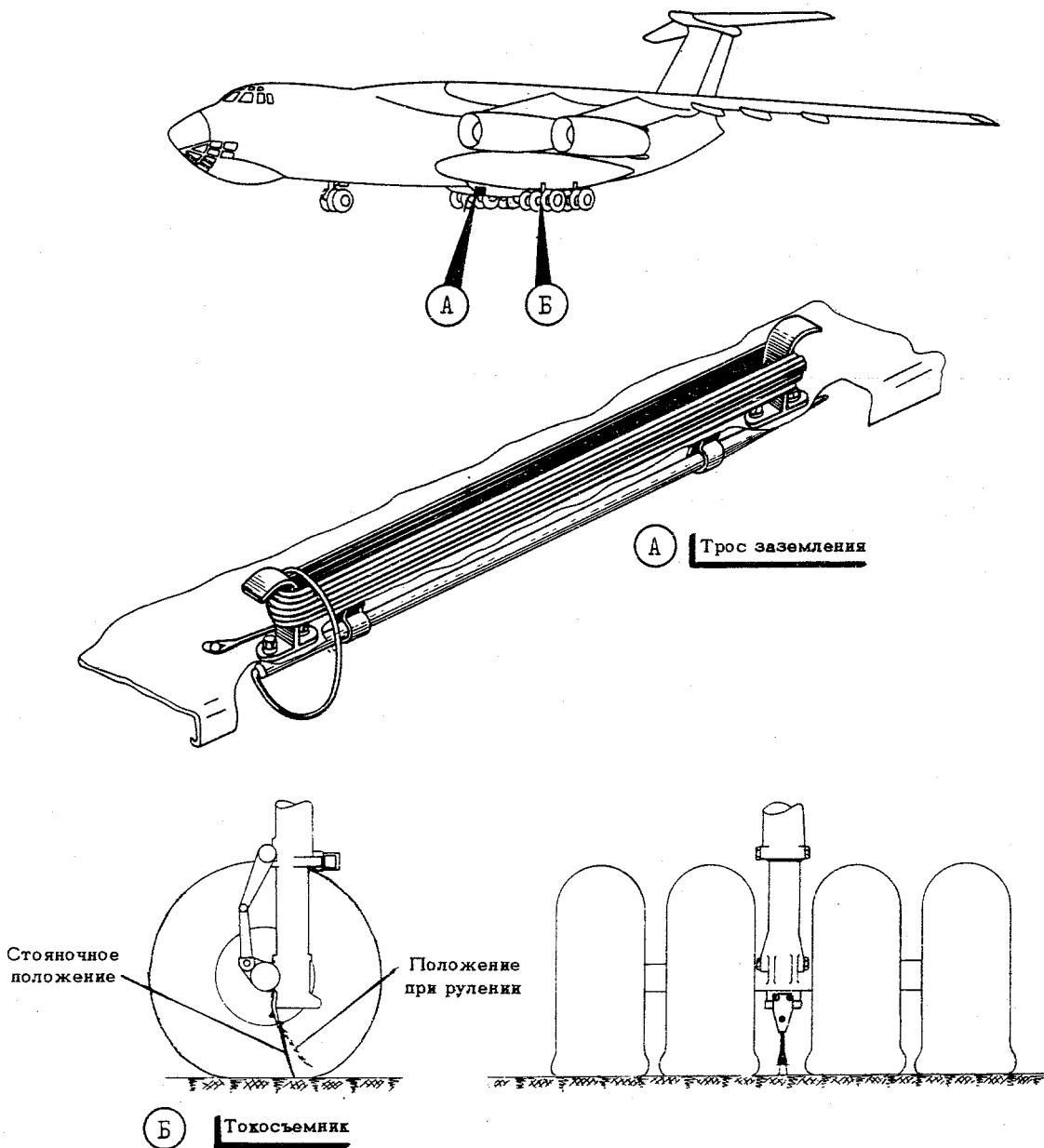
Переносная лампа ПЛ-64

ОСВЕЩЕНИЕ ПРИ НАЗЕМНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ЛАМПОЙ ПЛ-64
ФИГ. 4-3

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Заземление самолета (фиг. 4-4)

Заземление самолета на стоянке обеспечивается при помощи токосъемников на главных ногах шасси и специального троса заземления.



ЗАЗЕМЛЕНИЕ САМОЛЕТА

Фиг. 4-4

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 2

5

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

Топливо размещается в двенадцати изолированных кессонных баках, расположенных по всему размаху крыла, между лонжеронами

Баки разделены на четыре изолированные группы, по числу двигателей, по три бака в каждой группе.

В каждую группу входят главный, дополнительный и резервный баки.

Каждый двигатель питается от своей группы баков, разделенной на три очереди выработки: в первую очередь топливо вырабатывается из резервного бака путем перекачки его в герметичный расходный отсек главного бака, во вторую - из дополнительного бака и в третью - из главного бака.

Питание двигателей производится из герметичного расходного отсека двумя подкачивающими насосами; таким образом расходный отсек все время наполнен топливом под давлением 0,01-0,45 кг/см².

Система заправки баков - снизу под давлением, единая для баков правой и левой половины крыла.

Заправка производится через два стандартных заправочных штуцера в обтекателе правых главных ног шасси. Там же расположен щиток контроля и управления заправкой (фиг.5-1).

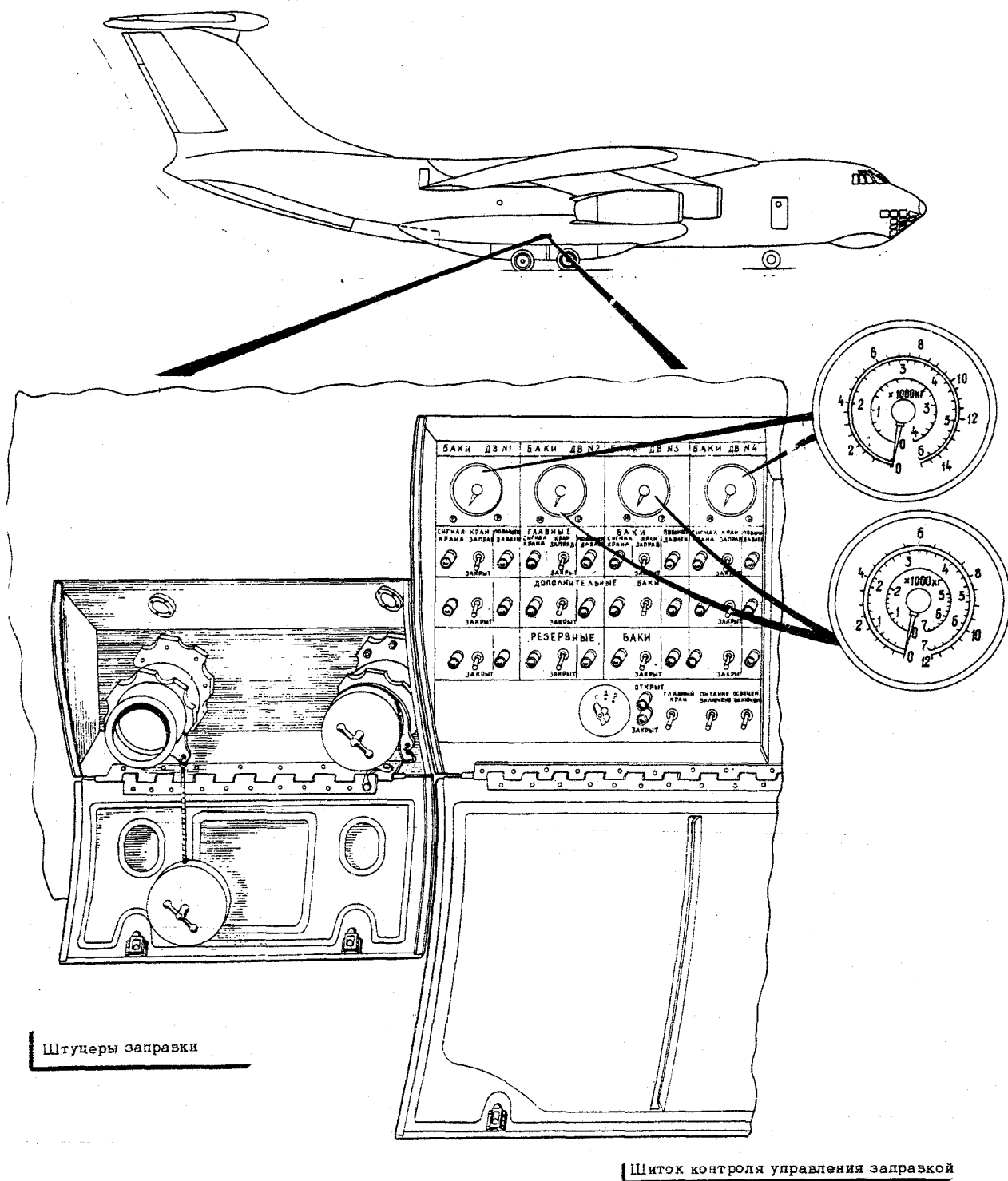
Система обеспечивает заправку баков топливом с давлением перед заправочным штуцером до 4 кг/см² и максимальной производительностью до 3000 л/мин (через оба штуцера).

Подача топлива в баки при заправке под давлением производится через электрогидравлические клапаны заправки, установленные на заднем лонжероне крыла.

Закрытие их происходит автоматически, если баки заправляются полностью, и вручную - при неполной заправке.

Управление заправкой и контроль осуществляются со щитка, расположенного рядом с заправочными штуцерами. На щитке имеются указатели топливомера, галетный переключатель, главный выключатель питания системы заправки, выключатели управления кранами заправки и лампы сигнализации (открытого и закрытого положения главного крана заправки, открытого положения электрогидравлических клапанов заправки и повышенного давления в баках)

Щиток контроля управления заправкой, установленный в правом обтекателе шасси, закрыт со стороны ниши шасси чехлом, изготовленным из ткани "500".



ЗАПРАВКА САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ СНИЗУ (под давлением)
фиг. 5-1

26.76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 283

Кроме системы заправки под давлением, на всех баках установлены заливные горловины для заправки сверху.

На самолете имеются: система кольцевания, двойная система дренажирования топливных баков и система перекачки топлива.

Меры предосторожности при обслуживании топливной системы

- (1) При заправке (сливе) топлива не допускайте пролива топлива на стояночную площадку.
- (2) Не производите заправку самолета топливом при обслуживании кислородной системы.
- (3) Не разрешайте включать или выключать переключатели любых других систем, не имеющих отношения к заправке.
- (4) При заправке самолета топливом не размещайте наземное оборудование под самолетом. Аэродромные средства обслуживания, не имеющие отношения к заправке, должны находиться на расстоянии не менее 15 м от самолета.
- (5) При заправке самолета топливом запрещается курить. У самолета (на расстоянии 15 м) должны быть установлены таблички с надписями "Опасная зона, не курить!".
- (6) Заправку самолета производите из топливозаправщиков, обеспечивающих тонкость фильтрации не более 10 микрон.
- (7) При заправке баков сверху обращайтесь особое внимание на чистоту пистолета, исправность шланга заправщика, а также на чистоту и целостность сетки заливных горловин.

A. Заправка самолета топливом

Подготовка к заправке

- (1) Перед заправкой самолета убедитесь в том, что топливозаправщик подготовлен к заправке в соответствии с требованиями Инструкции по технической эксплуатации самолета (соответствие топлива и отсутствие в нем воды, механических примесей и кристаллов льда)

ПРИМЕЧАНИЕ. Эксплуатацию самолета при низких температурах

(до - 50°C на земле) разрешается производить без добавления в топливо ПВК (противоохлаждающих) жидкостей.

- (2) Снимите заглушки воздухозаборников дренажа (если они были установлены) и проверьте чистоту воздухозаборников.
- (3) Установите колодки под колеса самолета и топливозаправщика.
- (4) Заземлите самолет и топливозаправщик.
- (5) Убедитесь в наличии противопожарных средств вблизи стоянки самолета.
- (6) Включите стояночный тормоз колес шасси самолета.
- (7) Проверьте положение выключателей на панели управления топливной системой на центральном пульте кабины летчиков. Выключатели должны находиться в положении "Выключено".
- (8) Включите электропитание бортовой сети самолета от наземного источника.
- (9) Перед заправкой перекачайте топливо из дренажных баков.

Заправка снизу

- (1) Выполните операции, указанные в разд. "Подготовка к заправке".
- (2) Откройте крышки люков штуцеров заправки и щитка управления заправкой.
- (3) Присоедините наконечники шлангов топливозаправщика к бортовым штуцерам заправки и заземлите их через гнезда, имеющиеся на штуцерах заправки.
- (4) Включите указатели топливомера на щитке управления заправкой. Для этого переключатель топливомера в кабине экипажа переведите из положения "Показания в кабине" в положение "Заправка снизу".
- (5) Проверьте наличие топлива в баках по указателям топливомера на щитке управления заправкой.
- (6) Установите главный выключатель заправки на щитке управления в положение "Питание включено". При этом должна загореться желтая сигнальная лампа под выключателем главного крана.
- (7) Установите выключатель главного крана заправки в верхнее положение. При этом должна погаснуть желтая сигнальная лампа под выключателем и загореться зеленая сигнальная лампа над выключателем главного крана.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 85

- (8) Установите выключатели внутрибаковых клапанов заправки в верхнее положение. При этом должны загореться зеленые сигнальные лампы слева от выключателей.
- (9) Включите подачу топлива из топливозаправщика и контролируйте процесс заправки по указателям топливомера и сигнальным лампам на щитке заправки.

ВНИМАНИЕ! ЕСЛИ В ПРОЦЕССЕ ЗАПРАВКИ ПРЕЖДЕВРЕМЕННО ПРЕКРАТИТСЯ ПОСТУПЛЕНИЕ ТОПЛИВА В КАКОЙ-ЛИБО БАК ИЛИ ПОГАСНЕТ ЗЕЛЕНАЯ СИГНАЛЬНАЯ ЛАМПА КАКОГО-ЛИБО КЛАПАНА (ДО ПОЛНОЙ ЗАПРАВКИ БАКА), ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ КЛАПАНА ПЕРЕВЕДИТЕ В ПОЛОЖЕНИЕ "ЗАКРЫТ", ПРЕКРАТИТЕ ЗАПРАВКУ И УСТРАНИТЕ ПРИЧИНУ ПРЕЖДЕВРЕМЕННОГО ЗАКРЫТИЯ КЛАПАНА.

- (10) При полной заправке баков процесс с нормальной скоростью подачи топлива ведите только до совмещения стрелок указателей топливомера с желтыми рисками на шкалах указателей.

ПРИМЕЧАНИЕ. Желтые риски на шкалах указателей топливомера соответствуют количеству топлива, заполняющего 90% объема баков, что в весовом выражении составляет:

для баков 1Г и 4Г	- по 3000 кг
"- 1Д и 4Д	- по 4400 кг
"- 1Р и 4Р	- по 13000 кг
"- 2Г и 3Г	- по 5600 кг
"- 2Д и 3Д	- по 5400 кг
"- 2Р и 3Р	- по 10000 кг

При совмещении стрелки какого-либо указателя с желтой риской его шкалы переведите топливозаправщик на минимальную скорость подачи топлива (100-200 л/мин.)

ВНИМАНИЕ! НЕСВОЕВРЕМЕННОЕ УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПОДАЧИ ТОПЛИВА В БАК В СОЧЕТАНИИ С ОТКАЗОМ БАКОВОГО КЛАПАНА ЗАПРАВКИ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОВРЕЖДЕНИЮ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ КРЫЛА.

На минимальной скорости подачи топлива заправку бака ведите до момента погасания зеленой сигнальной лампы клапана заправки, после чего выключатель клапана установите в положение "Закрыт". В течение двух-трех минут проконтролируйте состояние красной сигнальной лампы "Повыш. давл." того бака, в котором прекращена заправка.

Если красная сигнальная лампа не загорается, плавно (в течение 30 сек) переведите топливозаправщик на нормальную скорость подачи топлива и продолжайте заправку остальных топливных баков, соблюдая указанную выше последовательность.

- (11) При неполной заправке выключатели клапанов заправки установите в положение "Закрыт" после заполнения баков необходимым количеством топлива (по указателям топливомера).

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЕСЛИ В ПРОЦЕССЕ ЗАПРАВКИ ПРОИЗОЙДЕТ ЗАГОРАНИЕ КРАСНОЙ СИГНАЛЬНОЙ ЛАМПЫ "ПОВЫШЕН. ДАВЛ.", ЗАПРАВКУ НЕМЕДЛЕННО ПРЕКРАТИТЕ, ВСЕ ВЫКЛЮЧАТЕЛИ НА ЩИТКЕ УПРАВЛЕНИЯ ЗАПРАВКОЙ ПЕРЕВЕДИТЕ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫКЛЮЧЕНО", ВЫЯСНИТЕ И УСТРАНИТЕ ПРИЧИНУ ЗАГОРАНИЯ ЛАМПЫ. СЛЕЙТЕ ТОПЛИВО. ОТКРОЙТЕ ЛЮКИ-ЛАЗЫ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО БАКА-КЕССОНА, УБЕДИТЕСЬ В ОТСУТСТВИИ ДЕФОРМАЦИИ КОНСТРУКЦИИ БАКА-КЕССОНА И КОЖУХОВ МОНОРЕЛЬСОВ ПРЕДКРЫЛКА.

11, 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № I49

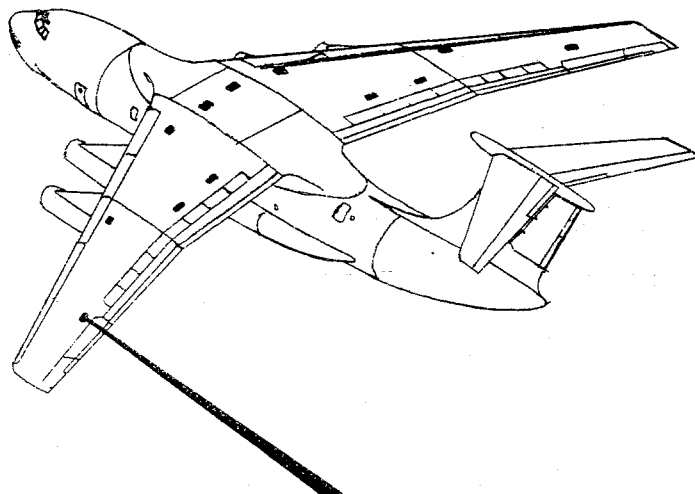
В ЦЕЛЯХ ВОЗМОЖНОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЦЕНТРОВКИ РЕКОМЕНДУЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ НЕОБХОДИМОГО КОЛИЧЕСТВА ТОПЛИВА В ПОРЯДКЕ, ОБРАТНОМ ВЫРАБОТКЕ, Т.Е. ГЛАВНЫЕ - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ - РЕЗЕРВНЫЕ БАКИ, ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫМ ЗАПОЛНЕНИЕМ ДО ПОЛНОГО ОБЪЕМА ОЧЕРЕДНЫХ БАКОВ ГРУПП, А ОСТАТОК - В СЛЕДУЮЩИЕ ПО ОЧЕРЕДИ БАКИ ГРУПП.

- (I2) По окончании заправки установите выключатель главного крана заправки в положение "Выключено". При этом должна погаснуть зеленая сигнальная лампа над выключателем главного крана.
- (I3) Переключите насосы топливозаправщика на откачку и откачайте топливо из трубопроводов системы заправки и шлангов заправщика.
- (I4) Отсоедините шланги топливозаправщика от бортовых штуцеров заправки, закройте штуцеры крышками и законтрите их. Закройте крышку люка заправочных штуцеров.
- (I5) Установите главный выключатель заправки на щитке управления заправкой в положение "Выключено". При этом должна погаснуть желтая сигнальная лампа под выключателем главного крана заправки.
Закройте крышку люка щитка заправки.
- (I6) Переведите выключатель топливомера в кабине экипажа из положения "Заправка снизу" в положение "Показания в кабине". Проверьте количество топлива по указателям топливомера на приборной доске летчиков.
- (I7) Установите стрелки на шкалах указателей расходомеров топлива на цифры, соответствующие количеству топлива, которое приходится на каждый двигатель.
- (I8) Не ранее, чем через 10-15 мин после заправки, слейте конденсат из каждого бака топливной системы.
- (I9) Установите заглушки воздухозаборников дренажа, если самолет до вылета будет стоять длительное время (более одного часа) и при этом по условиям стоянки самолета возможно попадание в систему воды, снега или пыли.

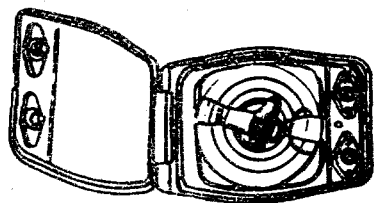
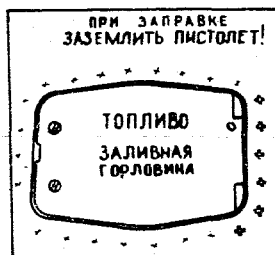
Заправка сверху (фиг.5-2).

- (1) Выполните операции, указанные в разд. "Подготовка к заправке".
- (2) Установите переключатель топливомера в кабине экипажа в положение "Заправка".
- (3) Проверьте по указателям топливомера количество топлива в баках.
- (4) Откройте крышки люков заливных горловин и удалите из чаш скопившуюся влагу и пыль чистой ветошью.
- (5) Расконтрите, отверните и снимите крышки заливных горловин. Сетки из горловин не вынимайте.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ХОЖДЕНИИ ПО КРЫЛУ И ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ШЛАНГОВ СЛЕДИТЕ ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ НЕ ПОВРЕДИТЬ ОБШИВКУ КРЫЛА.
- (6) Заземлите заправочный пистолет, установив штирь в гнездо корпуса заливной горловины, и вставьте пистолет в горловину.
ВНИМАНИЕ! ПРИ ЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ СВЕРХУ В ДОЖДЛИВУЮ ПОГОДУ (СНЕГОПАД) НЕОБХОДИМО ОБЕСПЕЧИТЬ ЗАЩИТУ ЗАПРАВОЧНОЙ ГОРЛОВИНЫ ОТ ПОПАДАНИЯ В НЕЕ ВОДЫ.
- (7) Включите подачу топлива из топливозаправщика.

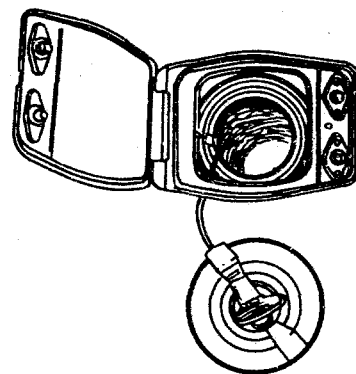
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



Крышка люка



Заливная горловина в закрытом положении



Заливная горловина в открытом положении

ЗАЛИВНЫЕ ГОРЛОВИНЫ ЗАПРАВКИ САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ СВЕРХУ
фиг. 5-2

Изменение № 89 РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

- (8) В процессе заправки контролируйте количество заправляемого топлива по указателям топливомера на щитке заправки и по счетчику-литромеру топливозаправщика. Полная заправка баков производится по обрез заливных горловин.
- (9) После окончания заправки переключите насосы топливозаправщика на откачку топлива из заправочных шлангов.
- (10) Установите крышки заливных горловин и законтрите их.
- (11) Закройте крышки люков заливных горловин.
- (12) Выполните операции I7 и I8 разд. "Заправка снизу" п.Б.
- (13) Выполните операции I6 и I9 разд.А "Заправка снизу".

Б. Слив топлива на земле (фиг.5-3)

ВНИМАНИЕ! ПРИ СЛИВЕ ТОПЛИВА СОБЛЮДАЙТЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ ПРИ ЗАПРАВКЕ ТОПЛИВА.

Топливо из баков сливается через шестнадцать сливных кранов: десять кранов типа 606110 с диаметром проходного сечения 50 мм и шесть - типа 604700АТ с диаметром 45 мм.

Краны 606110 установлены в предрасходных отсеках топливных баков 1Г, 1Д, 1Р, 2Г, 2Д, 3Г, 3Д, 4Г, 4Д и 4Р, а краны 604700АТ - в баках 2Р и 3Р, а также в топливных трубопроводах на входе в подкачивающие топливные насосы всех двигателей. Через краны 606110 топливо сливается с помощью приспособлений черт. 4Н9100-600М, а через краны 604700АТ - с помощью приспособлений черт. 4Н9100-70М.

Слив топлива из отдельных баков топливной системы производится через сливные краны, установленные в каждом баке.

Слив топлива из отдельных групп баков может быть произведен также через сливные краны, установленные в топливных трубопроводах на двигателях. Такой слив может производиться как самотеком, так и с помощью подкачивающих насосов.

Во всех случаях полного слива топлива из баков остатки его сливаются через краны слива конденсата.

- Слив топлива из групп баков
- Слив топлива из отдельных баков
- Слив конденсата

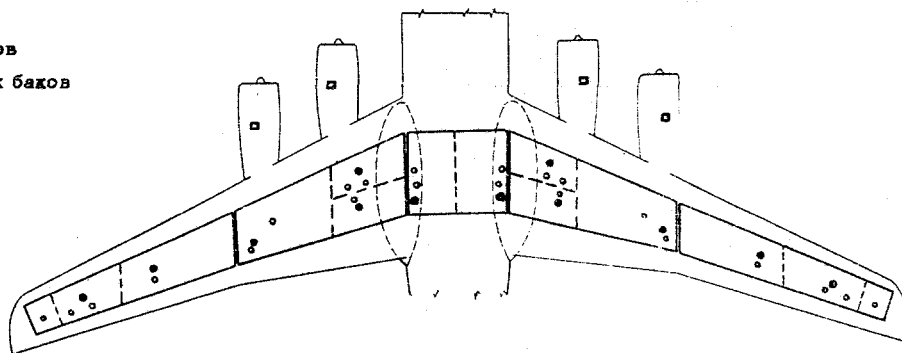
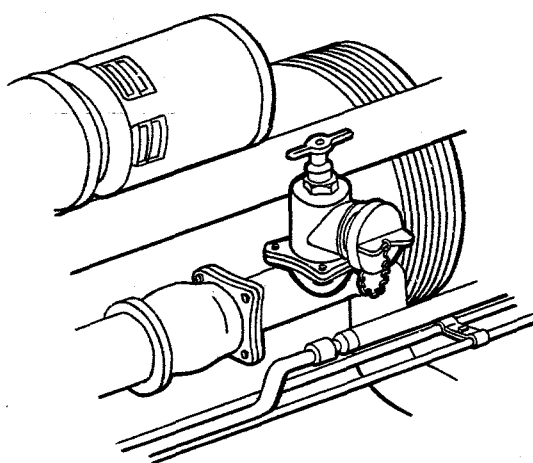
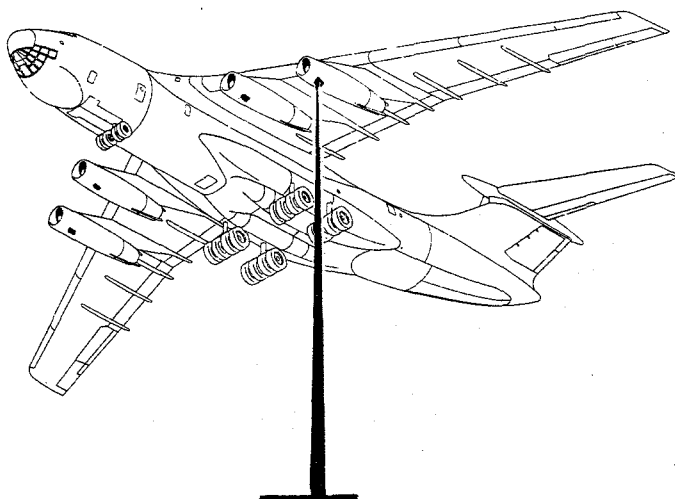
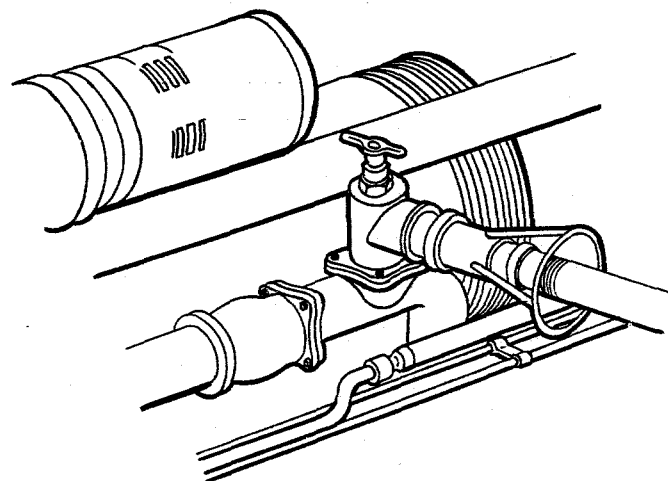


СХЕМА СЛИВНЫХ ТОЧЕК
фиг.5-3

Слив топлива из групп баков (фиг.5-4).



Кран слива топлива
в закрытом положении



Кран слива топлива с
подсоединенным шлангом
(черт. 4Н9100-70М)

СЛИВ ТОПЛИВА ИЗ ГРУПП БАКОВ ЧЕРЕЗ КРАНЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ НА ДВИГАТЕЛЯХ

фиг.5-4

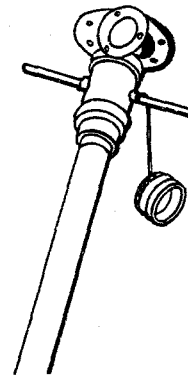
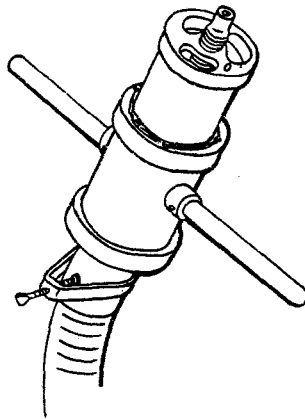
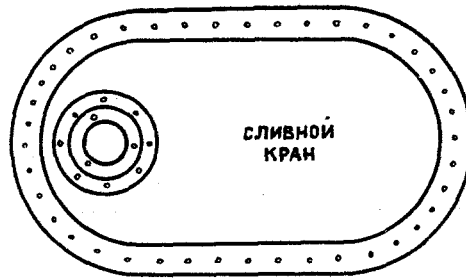
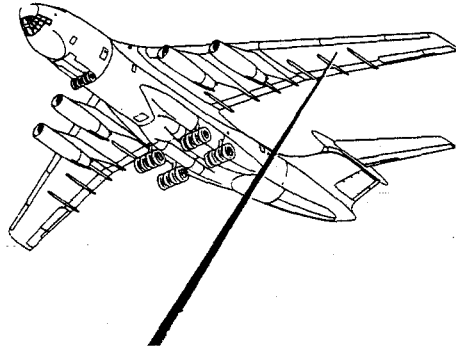
- (1) Снимите заглушки дренажной системы.
- (2) Откройте задние створки гондолы двигателя, соответствующего группе баков, из которой необходимо слить топливо.
- (3) Снимите заглушку сливного крана на двигателе.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

- (4) Подсоедините к крану наконечник шланга для слива топлива.
- (5) Откройте пожарный кран двигателя.
- (6) Включите насосы подкачки в главном баке группы.
- (7) Откройте сливной кран на двигателе и проверьте поступление топлива в наземную емкость.
- (8) Включите насосы перекачки из резервного бака группы в расходный отсек главного бака.
- (9) По окончании перекачки из резервного бака (погаснут зеленые сигнальные лампы над выключателями насосов) включите насосы перекачки топлива из дополнительного бака и выключите насосы перекачки резервного бака.
- (10) По окончании перекачки топлива из дополнительного бака включите насосы перекачки из предрасходного отсека главного бака и выключите насосы перекачки из дополнительного бака.
- (11) По окончании перекачки топлива из предрасходного отсека главного бака выключите насосы перекачки главного бака и продолжите слив при работающих насосах подкачки.
- (12) По окончании слива (гаснут зеленые сигнальные лампы над выключателями насосов подкачки) выключите насосы подкачки.
- (13) Закройте сливной кран, отсоедините шланг, установите заглушку крана.
- (14) Слейте остатки топлива из всех баков группы через нажимные клапаны для слива конденсата.

Слив топлива из отдельных баков (фиг.5-5 и 5-6).

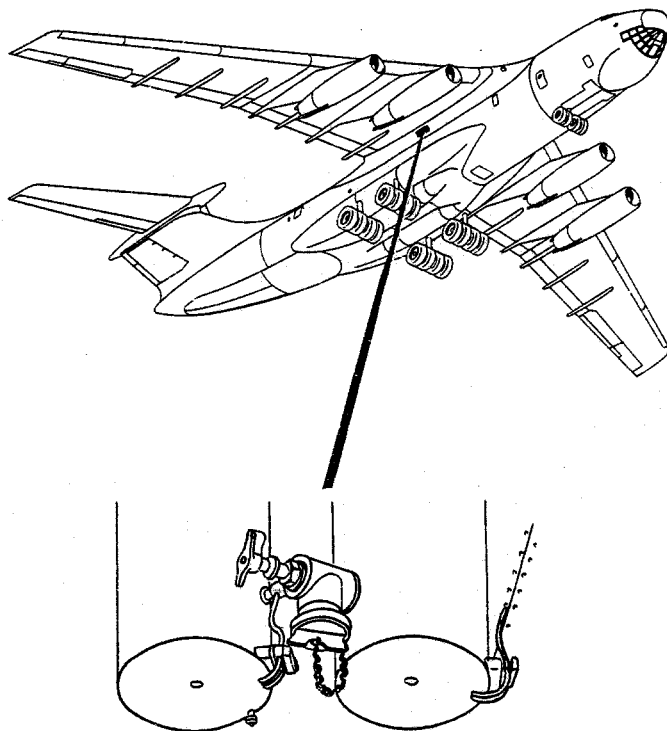
- (1) Снимите заглушки дренажной системы.
- (2) Подготовьте средства для слива топлива (приспособления для слива и емкость).
- (3) Обеспечьте подход к сливному крану.
- (4) Подсоедините приспособление для слива к сливному крану и откройте кран.
- (5) По окончании слива отсоедините сливной шланг, закройте кран и подход к крану, уберите средства слива от самолета.



Шланг с приспособлением
(черт. 4Н9100-600М)

СЛИВ ТОПЛИВА ИЗ ОТДЕЛЬНЫХ БАКОВ, ОЧК И СЧК
Фиг. 5-5

Изменение № 205



КРАН СЛИВА ТОПЛИВА ИЗ БАКОВ ЦЕНТРОПЛАНА
Фиг. 5-6

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

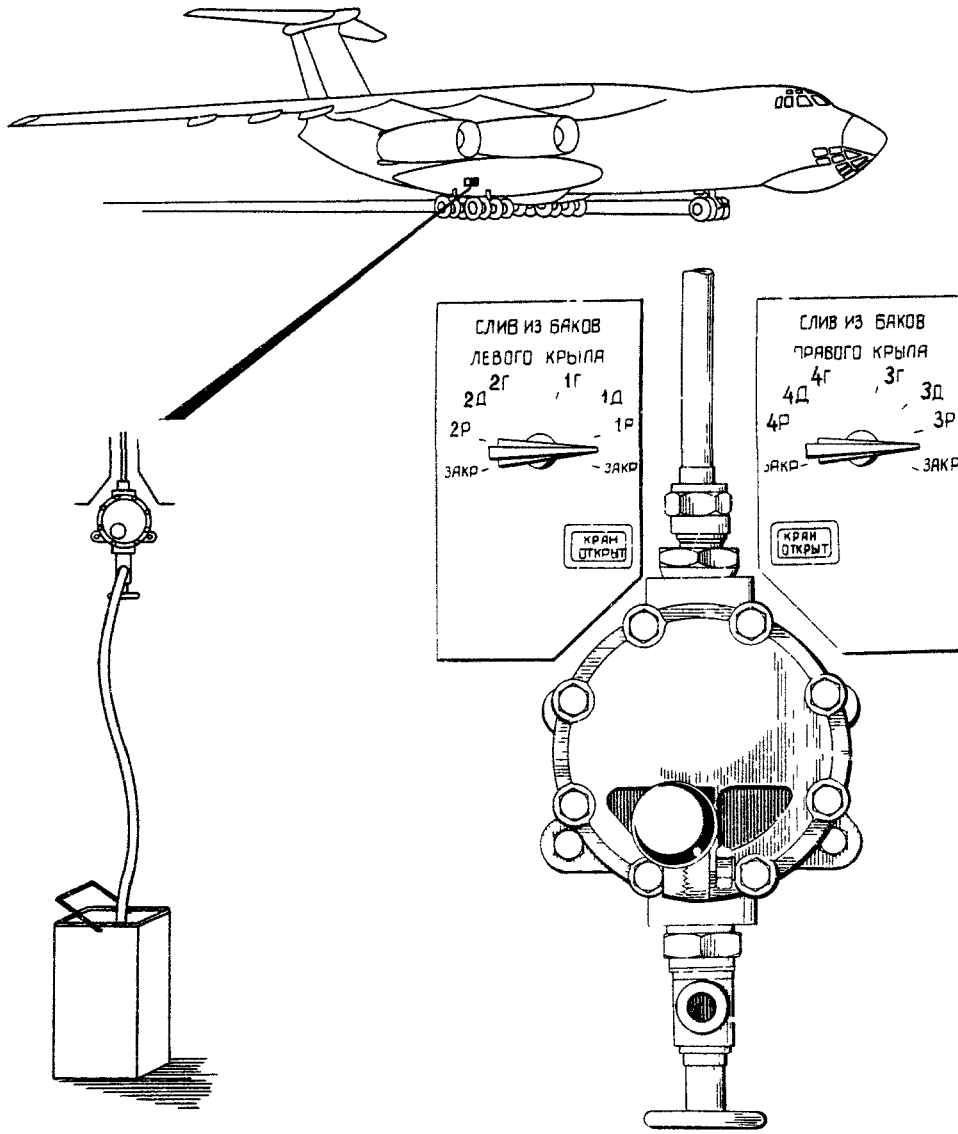
Б. Слив конденсата

Изменение № 176

Централизованный слив конденсата (фиг.5-7)

- (1) Включите источник постоянного тока и проверьте, включен ли автомат защиты сети управления централизованным сливом.
- (2) Откройте крышку на правом обтекателе шасси для подхода к ручному насосу и щиткам управления.
- (3) Шланг отвода топлива в сливную ёмкость установите в рабочее положение, для чего выньте его из хомутов-лирок и опустите в сливную ёмкость, предварительно убедившись в чистоте шланга.
- (4) Откройте кран слива ручного насоса.
- (5) Установите рукоятку переключателя управления краном слива из баков левого полукрыла в положение "ТР". Убедитесь в открытии крана слива по загоранию сигнального табло "Кран открыт".
- (6) С помощью ручного насоса произведите откачку конденсата из бака IP в чистую стеклянную банку. Визуально проверьте топливо на отсутствие механических примесей и воды. При обнаружении воды или грязи произведите слив топлива до их полного исчезновения.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. В СЛУЧАЕ ОБНАРУЖЕНИЯ ВОДЫ ИЛИ ГРЯЗИ В ТОПЛИВЕ, ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛНОЙ ГАРАНТИРОВАННОЙ ЧИСТОТЫ, ПРОИЗВЕДИТЕ ПОСЛЕ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО СЛИВА ТАКЖЕ СЛИВ КОНДЕНСАТА ЧЕРЕЗ ВСЕ ИМЕЮЩИЕСЯ НАЖИМНЫЕ СЛИВНЫЕ КРАНЫ НА НИЖНИХ ПАНЕЛЯХ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ.
- (7) По окончании слива конденсата из бака IP установите переключатель на щитке управления в положение ID. По кратковременному погасанию и последующему включению сигнального табло "Кран открыт" убедитесь в том, что сливной кран переключился на слив топлива из бака ID.
- (8) Повторите указанные в п.6 операции для всех баков левого полукрыла. По окончании слива конденсата из баков левого полукрыла установите переключатель на левом щитке управления в положение "Закр."
- (9) С помощью переключателя на правом щитке управления произведите слив конденсата топлива из баков правого полукрыла, выполнив операции, аналогичные операциям, указанным в пп. 5,6,7 и 8 для левого полукрыла.
- (10) По окончании слива конденсата закройте сливной кран ручного насоса, шланг отвода топлива закрепите в хомутах-лирках на крышке ниши и закройте крышку ниши.
- (II) Выключите электропитание, если оно больше не требуется.



Приспособление для слива конденсата

Ручной насос и щитки управления

ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЙ СЛИВ КОНДЕНСАТА
фиг. 5-7

16.76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

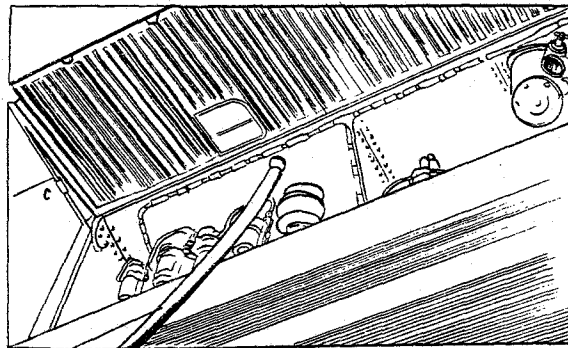
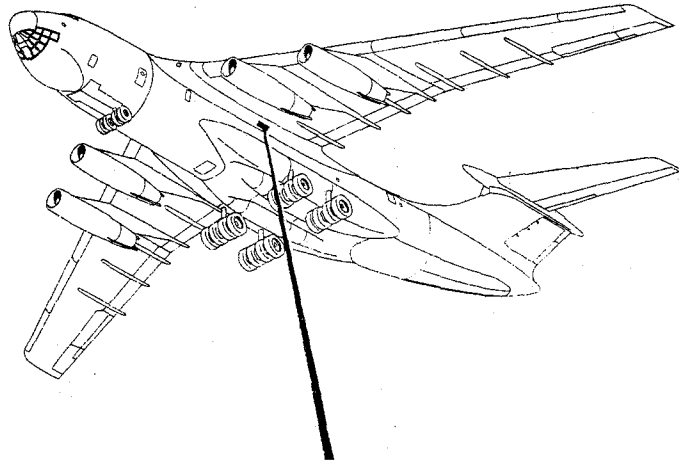
Изменение № 176

Слив конденсата через нажимные краны баков (фиг. 5-8, 5-9)

- (1) Проверьте чистоту приспособления для слива конденсата и чистоту стеклянной банки для сбора конденсата.
- (2) Установите стеклянную банку в кожух приспособления и закрепите кожух на кранке.
- (3) Установите стремянку под топливным баком в месте расположения нажимного крана слива конденсата.
- (4) Поднимитесь на стремянку и упором приспособления отожмите вверх клапан крана слива.
- (5) Отберите пробу топлива в банку, следя за ее наполнением через смотровые окна кожуха. После наполнения банки отведите приспособление от крана слива конденсата.
- (6) Откройте замок кожуха, выньте банку и, осмотрев ее, убедитесь в отсутствии в топливе механических примесей и воды.

При наличии в конденсате топлива механических примесей или воды, произведите слив до полного их исчезновения.

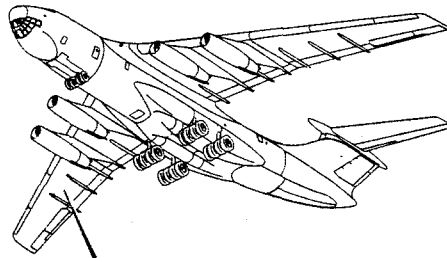
ПРИМЕЧАНИЕ. При централизованном сливе конденсата и при сливе конденсата через нажимные краны количество сливаемого топлива из каждого бака должно быть не менее 2,5 л, если в баки залито топливо с добавлением противообледенительной присадки и не менее 5 л, если в баки залито топливо без противообледенительной присадки.



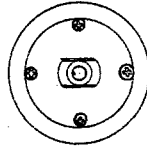
Кран слива
топлива

Шланг слива
конденсата

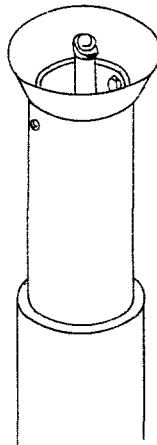
СЛИВ КОНДЕНСАТА ИЗ БАКОВ ЦЕНТРОПЛАНА
фиг. 5-8



СЛИВ КОНДЕНСАТА



Край слива



Шланг с приспособлением

СЛИВ КОНДЕНСАТА ИЗ ОТДЕЛЬНЫХ БАКОВ

фиг. 5-9

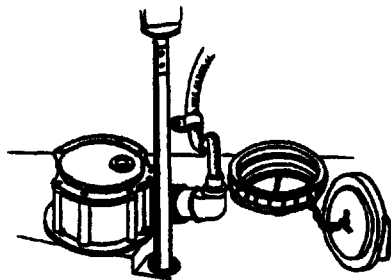
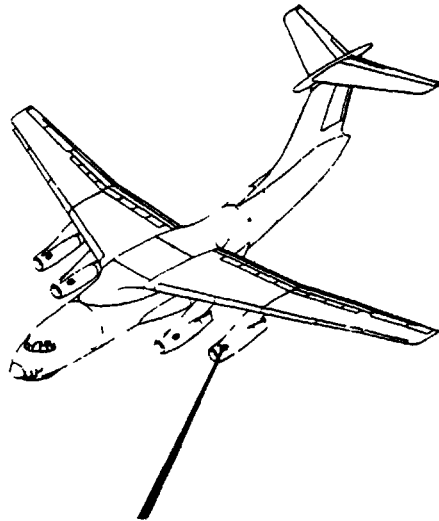
МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА

А. Силовые установки

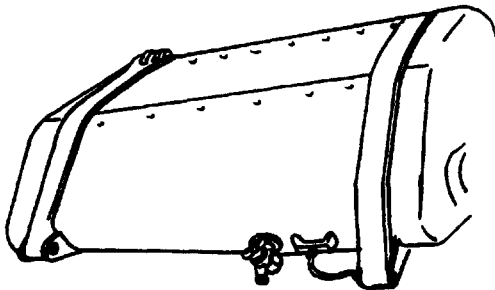
Масляная система двигателя автономная, замкнутая, циркуляционная. Маслобак каждого двигателя имеет емкость 39,5л, заливаемый объем масла (без учета масла в отсеке отрицательной перегрузки) - 25 л. Расход масла на земле и в полете не более 0,9 кг/час. После полета необходимо проверить уровень масла по мерной линейке и масломеру и при необходимости производить дозаправку. Заправочная горловина расположена с лицевой стороны двигателя (фиг. 6-1).

Заправка маслом

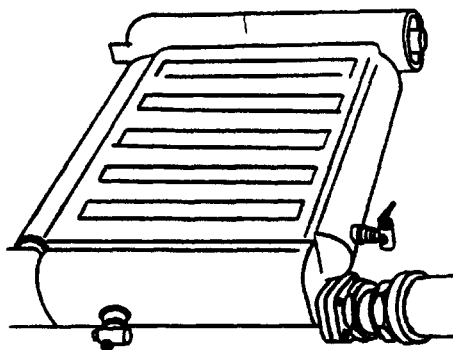
- (1) Проверьте наличие паспорта, содержащего данные анализа масла, которые должны соответствовать ГОСТам и ТУ. Разрешается смешение в любых пропорциях минеральных масел МК-8, МК-8П и МС-8РК - с С62С4 (МС-8П -по С5196).
- (2) Проверьте чистоту масла в маслозаправщике, чистоту заправочного пистолета, исправность шланга, чистоту и исправность сетки заправочного пистолета.
- (3) Откройте лючок для подхода к заливной горловине на гондоле двигателя.
- (4) Перед открытием крышки заливной горловины маслобака удалите из воронки горловины скопившуюся воду и грязь.
- (5) Откройте крышку, проверьте чистоту и исправность сетки заливной горловины маслобака.
- (6) Заправку маслом контролируйте по указателю масломера и мерной линейке.
- (7) После заправки маслом закройте и законтрите крышку заливной горловины и мерную линейку, закройте лючок.



Заливная горловина



Край слива масла из маслобака



Край слива масла из топливно-масляного радиатора

МАСЛОБАК ДВИГАТЕЛЯ
Фиг. 6-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Слив масла

- (1) Откройте крышки гондолы двигателя.
- (2) Расконтрите краны слива коробки приводов, маслофильтра, маслобака и топливо-масляного радиатора.
- (3) Подсоедините сливные шланги к кранам слива.
- (4) Откройте краны слива.
- (5) После слива масла уберите сливные шланги, закройте краны и законтрите.
- (6) Закройте крышки гондолы.

Б. Вспомогательная силовая установка ТА-6А (ВСУ)

Масляная система ТА-6А автономная и выполнена по замкнутой схеме с циркуляцией масла через маслобак. Емкость маслобака 9,5+0,5 л.

Для смазки двигателя могут применяться следующие марки масел:

- МК-8 и МК-8П ГОСТ 6457-66;
- ВНИИ НП 50-1-4Ф ГОСТ 13076-67;
- 36/1 МРТУ 38-1-157-65

После полета необходимо проверить с помощью мерной линейки уровень масла в маслобаке и при необходимости произвести дозаправку (фиг.6-2).

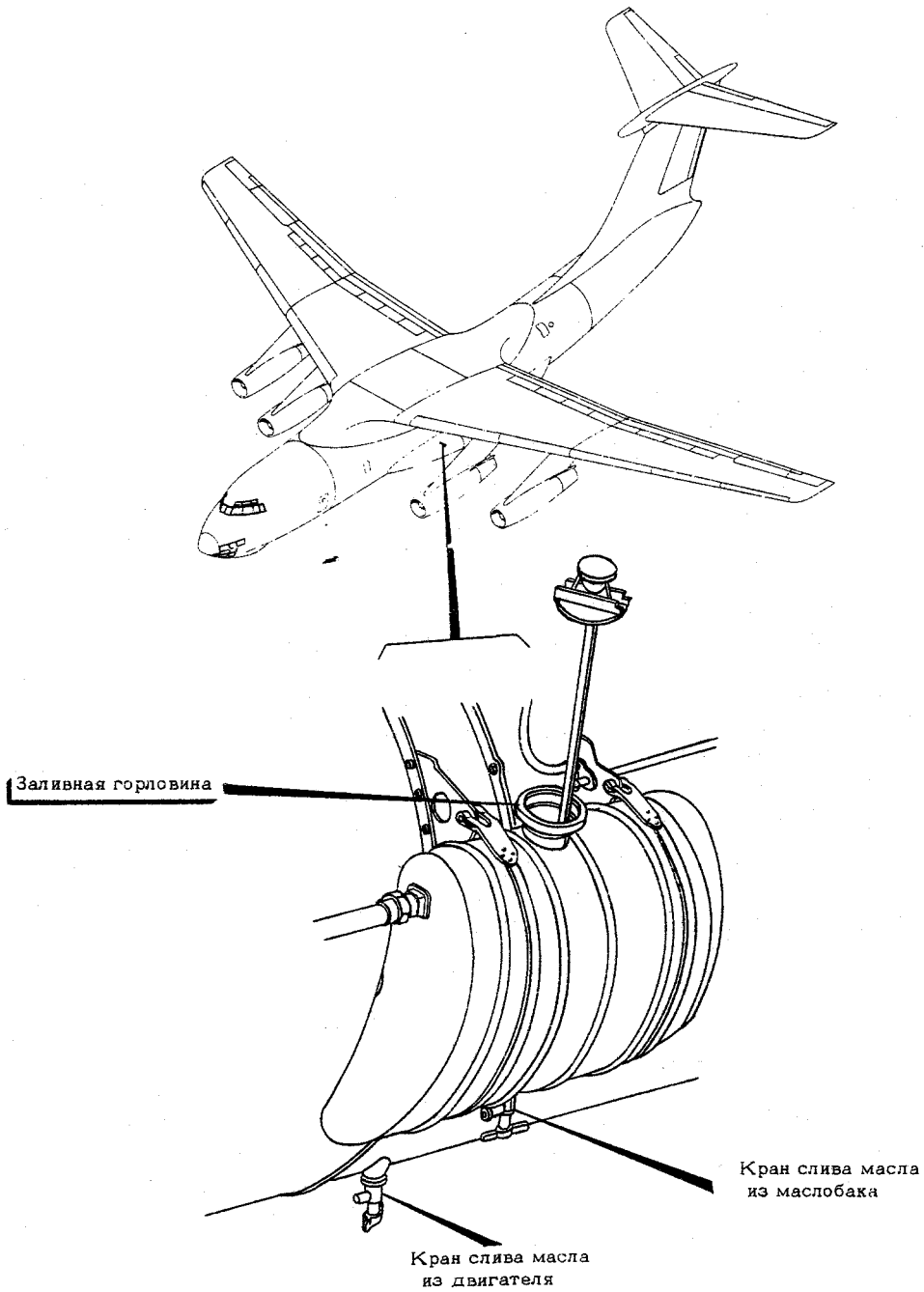
ПРИМЕЧАНИЕ. Уровень масла проверяйте на неработающем двигателе.

Заправка маслом

- (1) Откройте люки отсека ВСУ.
- (2) Отверните крышку заливной горловины, замерьте мерной линейкой уровень масла в баке.
- (3) Залейте масло в маслобак, заправку контролируйте по мерной линейке.
- (4) Закройте крышку заливной горловины и законтрите.
- (5) Закройте люки отсека ВСУ.

Слив масла

- (1) Откройте люки отсека ВСУ.
- (2) Подсоедините один конец шланга к сливным кранам маслобака и редуктора, другой - к таре для сливаемого масла.



МАСЛОБАК ВСУ

ФИГ. 6-2

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

- (3) Расконтрите и откройте краны слива.
- (4) После слива масла уберите шланги и тару, закройте краны и законтрите.
- (5) Закройте люки отсека ВСУ.

В. Реверсивное устройство

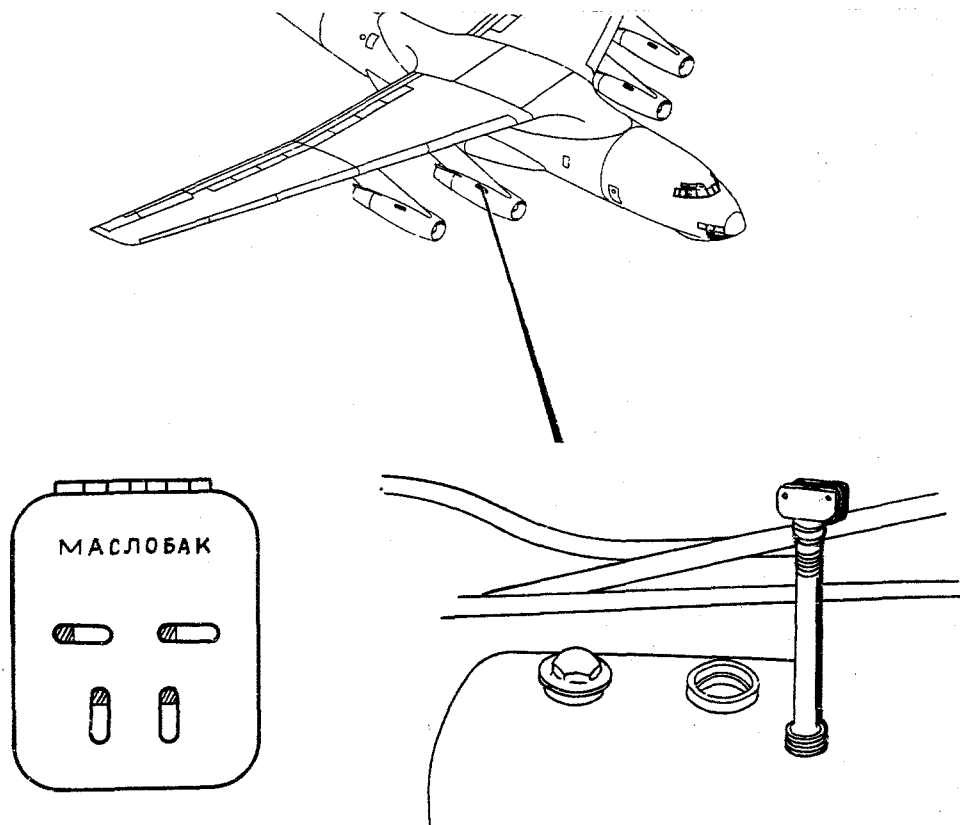
Система управления створками реверсивного устройства двигателя предназначена для подачи рабочей жидкости под высоким давлением в силовые цилиндры, которые через систему рычагов производят перекладку створок реверсивного устройства.

Масляная система реверсивного устройства двигателя автономная, замкнутая.

Сорт и количество заправляемого масла см. разд.2 "Точки техобслуживания".

Заправка маслом производится сверху через заливную горловину маслобака (фиг.6-3).

Контроль количества заливаемого масла производится с помощью мерной линейки.



Лючок подхода к заливной горловине

МАСЛОБАК РЕВЕРСИВНОГО УСТРОЙСТВА
фиг.6-3

Для проверки работы реверсивного устройства на земле при неработающих двигателях в системе имеются клапаны всасывания и нагнетания, к которым подсоединяется наземная гидравлическая установка (тип УЩ'-300).

Заправка маслом

ВНИМАНИЕ! ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕВЕРСИВНОГО УСТРОЙСТВА ЗАЛИВАЙТЕ ТОЛЬКО ЧИСТУЮ, ХОРОШО ПРОФИЛЬТРОВАННУЮ ЧЕРЕЗ ФИЛЬТРЫ ТОНКОЙ ОЧИСТКИ ЖИДКОСТЬ АМГ-10.

- (1) Откройте лючок на гондоле двигателя для подхода к заливной горловине.
- (2) Отверните мерную линейку и замерьте количество масла в баке.
- (3) Откройте пробку заливной горловины.
- (4) Залейте масло в бак до нормы (см. разд. 2 "Точки техобслуживания").

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: ПРИ ЗАПРАВКЕ НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПОПАДАНИЯ В БАК ГРЯЗИ, ВОДЫ (СНЕГА).

- (5) Заверните мерную линейку и пробку заливной горловины, законтрите их.
- (6) Закройте лючок на гондоле двигателя.

Слив масла

- (1) Откройте крышки гондолы двигателя.
- (2) Подсоедините один конец сливного шланга к крану слива, другой - к таре.
- (3) Расконтрите и откройте кран слива.
- (4) После слива масла уберите сливной шланг и тару, закройте и законтрите кран слива.
- (5) Закройте крышки гондолы двигателя.

Г. Турбохолодильники 2280Т-01 и 1394 (3220)

На самолете, в отсеке высотного оборудования, установлены два турбохолодильника 2280Т-01 и один 1394 (на самолетах по № 0003422658) или 3220 (на самолетах с №0003422661). Заправка маслом ВНИИ НП-50-1-4Ф (ГОСТ 13076-67) для турбохолодильников 2280Т-01 и маслом ВНИИ НП-50-1-4Ф (36/1 МРТУ38-1-157-65) для 1394 производится через заливные горловины маслобаков турбохолодильников (фиг. 6-4). Смешение разных марок масел запрещается.

При замене масла (или сливе отстоя из масла) слив производится через сливной кран маслобака.

Уровень масла в маслобаке контролируется по рискам на мерном стекле.

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ ЗАМЕРЗАНИЯ ВОДЫ В МАСЛОБАКЕ НЕОБХОДИМО ПРОГРЕТЬ МАСЛОБАК ВОЗДУХОМ ТЕМПЕРАТУРОЙ НЕ ВЫШЕ 50°C.

ПРИМЕЧАНИЕ. Переход эксплуатации турбохолодильников 1394 на масло ИМ-10 ТУ-38-00180-75 производите путем дозаливки турбохолодильников 1394, эксплуатируемые на маслах ВНИИ НП-50-1-4Ф (36/1 МРТУ38-1-157-56), при проведении очередных и последующих регламентных работ.

Для смазки турбохолодильника 3220 применяется масло ИМ-10 ТУ38-00180-75. Заправка маслом турбохолодильника производится по маслопроводу, один конец которого соединен со штуцером на корпусе турбохолодильника, а другой - на кронштейне и завернут пробкой. Заливка масла и контроль его количества производится с помощью шприца I 760I 9104 I50 000 (фиг. 6-4).

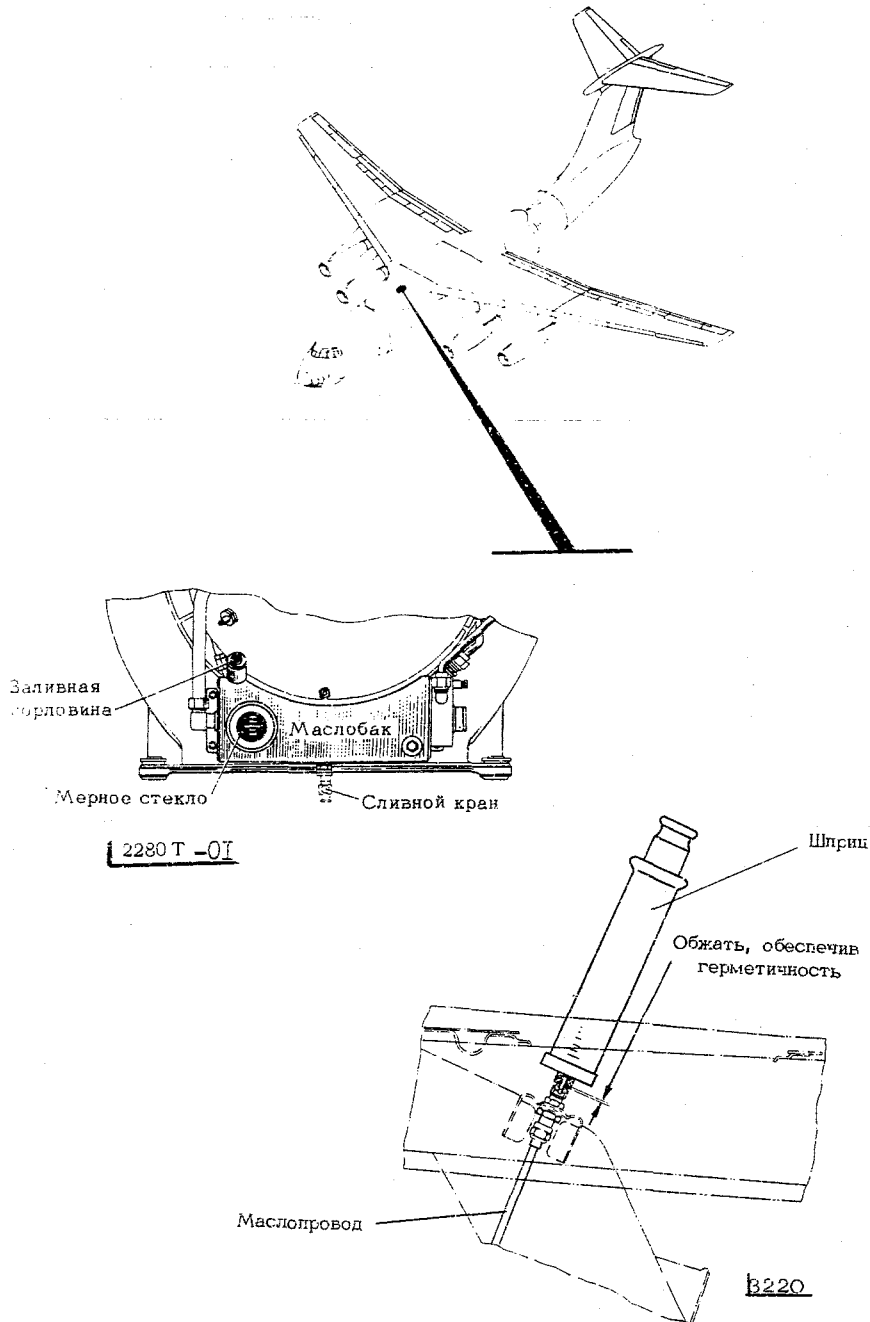
Заправка маслом

- (1) Выверните пробку маслопровода заправки масла
- (2) При помощи шприца I 760I 9104 I50 000, герметично присоединенного к горловине маслопровода, залейте порцию масла объемом 35 мл.

ИЛ-76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ Изменение № 457

- (3) Этим же шприцем плавно (в течение не менее 10 сек) отсосите избыток масла.
- (4) Операции по пунктам (1) - (3) повторите до тех пор, пока в шприц отсосется не менее 20 мл масла.
- (5) Заверните до отказа и надежно законтрите проволокой пробку заливной горловины маслопровода.



ЗАПРАВКА МАСЛОМ ТУРБОХОЛОДИЛЬНИКОВ
Фиг. 6-4

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДИРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 95

Нарушать последовательность заливки масла запрещается. Заливку масла в турбохолодильник производите перед первым запуском и при выполнении регламентных работ.

Для предупреждения выливания масла из турбохолодильника не переворачивайте и не наклоняйте его.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: ПРИ ЗАЛИВКЕ В ТУРБОХОЛОДИЛЬНИК МАСЛА НЕОБХОДИМО СОБЛЮДАТЬ ОСТОРОЖНОСТЬ, НЕ ДОПУСКАЯ РАЗБРЫЗГИВАНИЯ И ПОПАДАНИЯ ЕГО НА ДЕТАЛИ САМОЛЕТА. ПРИ УДАЛЕНИИ СЛЕДОВ МАСЛА В ОТСЕКЕ ВЫСОТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ПОЛЬЗУЙТЕСЬ САЛФЕТКОЙ, СМОЧЕННОЙ В КЕРОСИНЕ И ОТЖАТОЙ, С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ПРОТИРКОЙ СУХОЙ САЛФЕТКОЙ.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

7

Изменение № 85

Г И Д Р А В Л И Ч Е С К А Я С И С Т Е М А

Гидравлическая система самолета состоит из двух (№ 1 и 2) самостоятельных, независимых друг от друга систем, работающих на жидкости АМГ-10 с рабочим давлением 210_{-7}^{+15} кг/см².

Источниками давления в каждой гидросистеме являются два гидронасоса переменной производительности, установленные на двигателях. Насосы гидросистемы № 1 установлены на двигателях 1 и 2, а гидросистемы № 2 - на двигателях 3 и 4.

Гидросистема обеспечивает:

- уборку и выпуск шасси;
- работу тормозов главных ног шасси;
- управление поворотом колес носовой ноги шасси;
- уборку и выпуск предкрылков и закрылков;
- открытие и закрытие входных дверей;
- управление рампой, гермоперегородкой и створками грузового люка;
- управление хвостовой опорой;
- управление спойлерами и тормозными щитками;
- управление стеклоочистителями;

Рули и элероны, управляемые бустерами, имеют автономные электрогидравлические станции, не связанные с гидросистемой самолета.

Для создания давления в гидросистеме на земле при неработающих двигателях (с целью управления потребителями системы для проверки их работы), а также в полете при отказе отдельных двигателей в гидросистемах № 1 и № 2 имеется по одной насосной станции, работающей на переменном токе.

Включение насосных станций осуществляется двумя выключателями, расположенными на щитке гидросистемы левого пульта в кабине экипажа.

Для поддержания давления в системе и уменьшения величины пульсаций давления к линиям нагнетания обеих гидросистем подключается по одному сферическому гидроаккумулятору. Азотные полости гидроаккумуляторов заряжаются от наземных источников азотом до давления 75 кг/см² (при разряженных гидравлических полостях).

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 195

Для контроля за количеством и температурой гидрожидкости на баках обеих систем устанавливаются датчик уровнемера и датчик температуры. Указатели расположены на щитке гидросистемы левого летчика.

Нормальное количество жидкости в каждом баке 16^л.

ПРИМЕЧАНИЕ. Показания обоих уровнемеров при количестве жидкости в каждом баке свыше 15 л должны быть одинаковыми (допускается разница в показаниях не более 3 л). При наличии жидкости в каждом баке меньше 15 л показания уровнемеров могут быть разными.

Температура жидкости нормальная не более 80°С. Для контроля за минимальным и максимальным уровнем жидкости в гидробаках, кроме указателей уровнемеров, имеется электрическая сигнализация:

табло желтого цвета - сигнализация минимального уровня жидкости в гидробаках обеих гидросистем - расположены возле указателей уровнемеров;

табло красного цвета - сигнализация максимального уровня жидкости в гидробаках - расположены в отсеках задних главных ног шасси рядом с бортовыми приемными клапанами для подключения наземных гидроустановок (в левом отсеке гидросистемы № 1, в правом - гидросистемы № 2).

При проверке количества жидкости в гидробаке гидросистема должна находиться в исходном положении (см.гл.33 Инструкции по технической эксплуатации).

Для зарядки гидросистемы применяются две наземные гидроустановки 6364/2458 или УПГ-300, шланги которых подсоединяются к бортовым приемным клапанам гидросистем № 1 и № 2, расположенным слева и справа в отсеках задних главных ног шасси на шлангоуте № 51 (фиг.7-1).

А. Дозаливка жидкости в гидросистему

ВНИМАНИЕ! ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ЗАЛИВАЙТЕ В НЕЁ ТОЛЬКО ЧИСТУЮ, ХОРОШО ПРОФИЛЬТРОВАННУЮ ЖИДКОСТЬ АМГ-10.

Жидкость, предназначенную для заливки, храните в герметически закупоренных бидонах. Перед заливкой жидкость АМГ-10 тщательно профильтруйте через фильтры тонкой очистки.

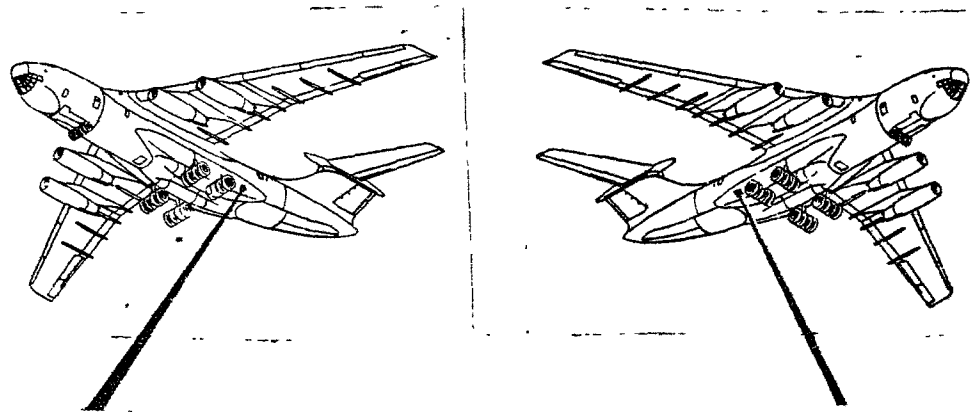
Для дозаливки жидкости в гидросистему пользуйтесь УПГ-300 (или стандом 6364/2458).

Порядок дозаливки

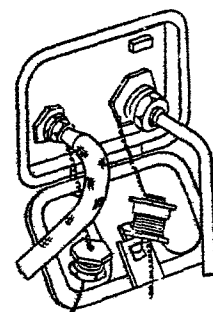
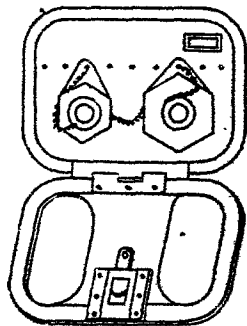
(1) Залейте в бак УПГ-300 необходимое количество чистой, профильтрованной жидкости АМГ-10.

Ил. 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



Крышки люков



БОРТОВЫЕ КЛАПАНЫ ГИДРОСИСТЕМЫ

Фиг. 7-1



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 195

- (2) Промойте наконечник шланга всасывания установки обезвоженным керосином или рабочей жидкостью и заполните шланг всасывания чистой, профильтрованной жидкостью.
- (3) Присоедините шланг всасывания установки к бортовому клапану всасывания гидросистемы № 1 или 2.
- (4) Включая УИП-300 на заправку гидросистемы, заполните баки жидкостью из бака УИП-300 (через бортовой клапан всасывания) до уровня, соответствующего I_6^{+2} л по уровнемеру.

ПРИМЕЧАНИЕ. Бак другой системы будет заполняться через трубопровод, соединяющий баки.

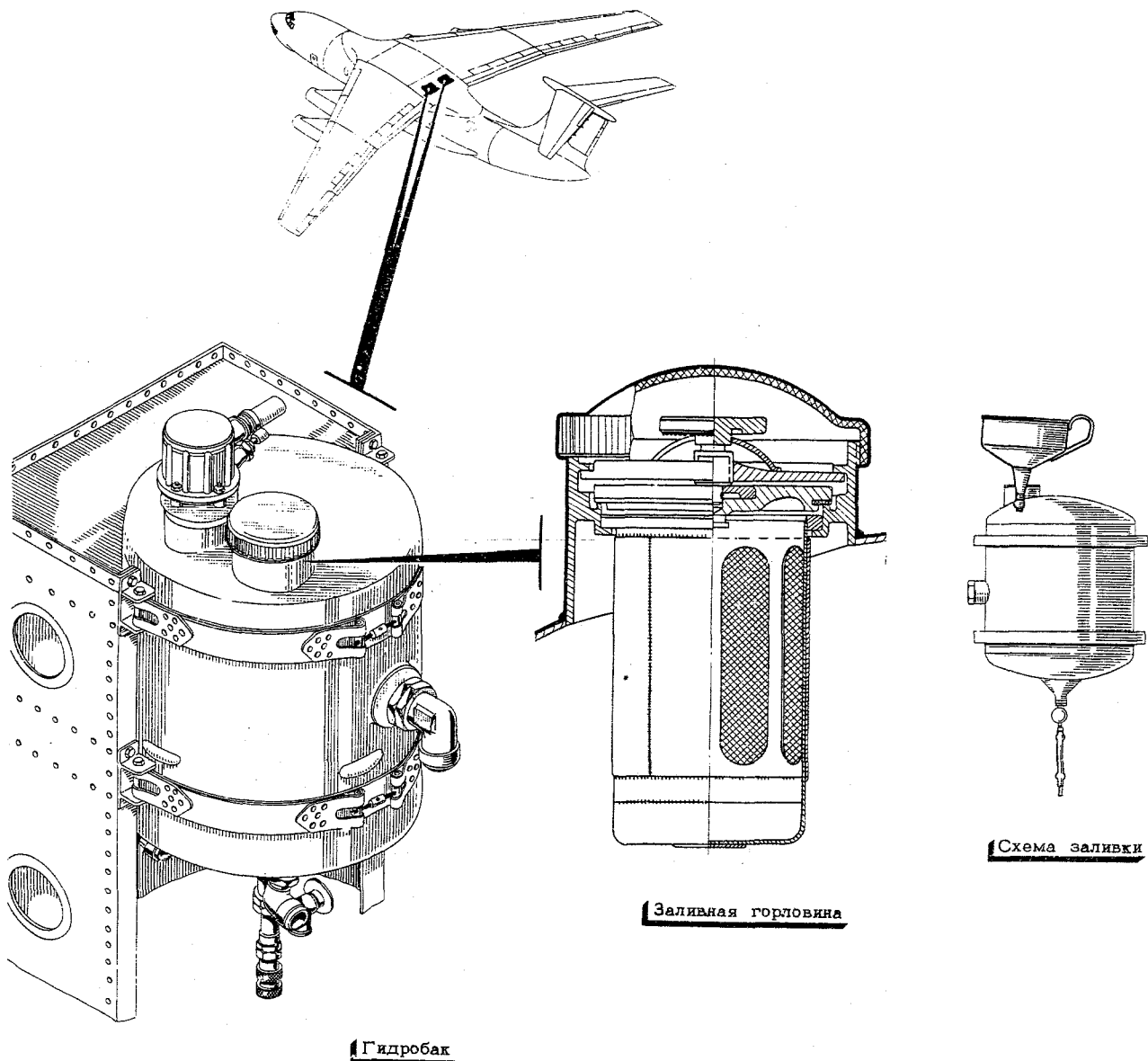
- (5) Отсоедините шланг всасывания установки от бортового клапана всасывания. Наверните на бортовой клапан всасывания заглушку. Если требуется добавить в гидробаки не более 2-3 л жидкости, то разрешается (кроме самолетов 76Т (76ТД) дозаливать тщательно профильтрованную жидкость через горловину одного из гидробаков (фиг.7-2) до уровня I_6^{+2} л.

Б. Зарядка камер гидроаккумуляторов азотом (фиг.7-3)

Для зарядки камер гидроаккумуляторов следует применять азот I-2 сорта по ТУ МКП 4280-54 или ГОСТ 9293-59. Азот должен быть осушен до точки росы не выше минус 48°C .

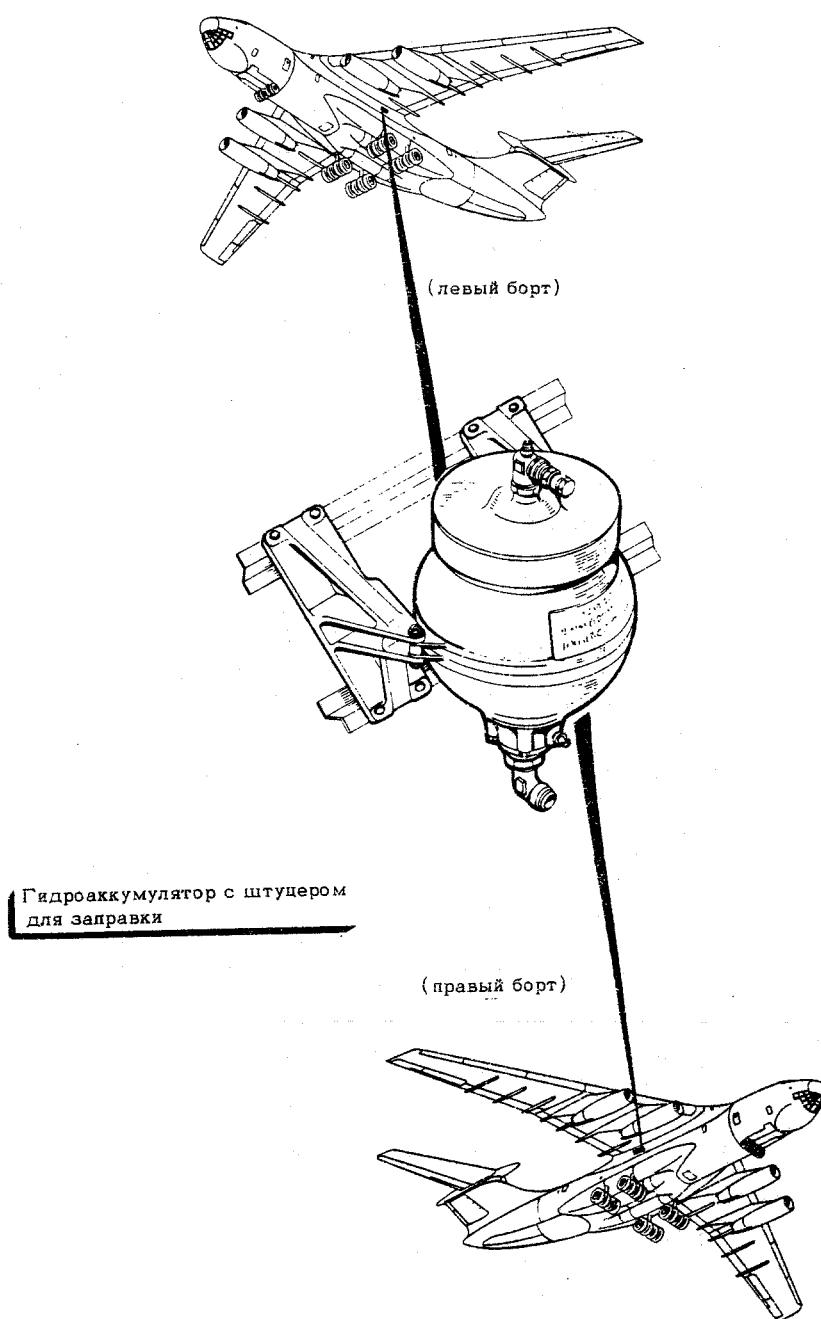
Порядок дозарядки

- (1) Включите электропитание от наземного источника для работы электроманометров.
- (2) Сравните давление жидкости в гидроаккумуляторе до нуля.



ДОЗАЛИВКА ЖИДКОСТИ В БАК

фиг. 7-2



ЗАРЯДКА АЗОТОМ ГИДРОАККУМУЛЯТОРОВ
Фиг. 7-3

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 274

(3) Присоедините к наземному источнику давления приспособление для зарядки.

ПРИМЕЧАНИЕ. Наземный источник должен иметь давление 120–200 кг/см².

(4) Снимите заглушку с зарядного штуцера гидроаккумулятора и наверните на него приспособление 43I6A с манометром.

(5) Вращая большой вентиль приспособления, откройте клапан зарядного штуцера и замерьте давление азота в гидроаккумуляторе манометром приспособления. Одновременно замерьте давление азота электрическим манометром гидроаккумулятора.

(6) Зарядите гидроаккумулятор до давления 75 кг/см².

ПРИМЕЧАНИЕ. При излишке давления необходимо закрыть кран наземного источника и стравить малым вентилям приспособления азот из гидроаккумулятора до нормы.

(7) После зарядки и замера давления, вращая большой вентиль приспособления в обратную сторону, закройте клапан штуцера и затем малым вентилям стравите азот из приспособления.

(8) Снимите приспособление для зарядки и установите на место заглушку зарядного штуцера.

(9) Отключите электропитание, если оно больше не требуется.

В. Дозаправка АРМ-62

Дозаправка автономной рулевой машины (АРМ) рабочей жидкостью АМГ-10 производится в случаях падения давления зарядки ниже требуемого, а также после осмотра фильтров. Дозаправку выполняйте от гидростенда или любой другой гидроустановки, собранной по схеме, показанной на фиг. 7-4.

(1) Расконтрите и отверните пробку зарядного клапана.

(2) Наверните на штуцер зарядного клапана накальватель УН-2 и подсоедините к нему шланг гидростенда.

(3) Насосом гидростенда прокачайте (в течение 2–3 мин) рабочую жидкость через накальватель до полного удаления воздуха из жидкости. Вращая маховичок прокачки, установите по манометру давление в накальвателе 0,2–0,5 кг/см².

Изменение № 274

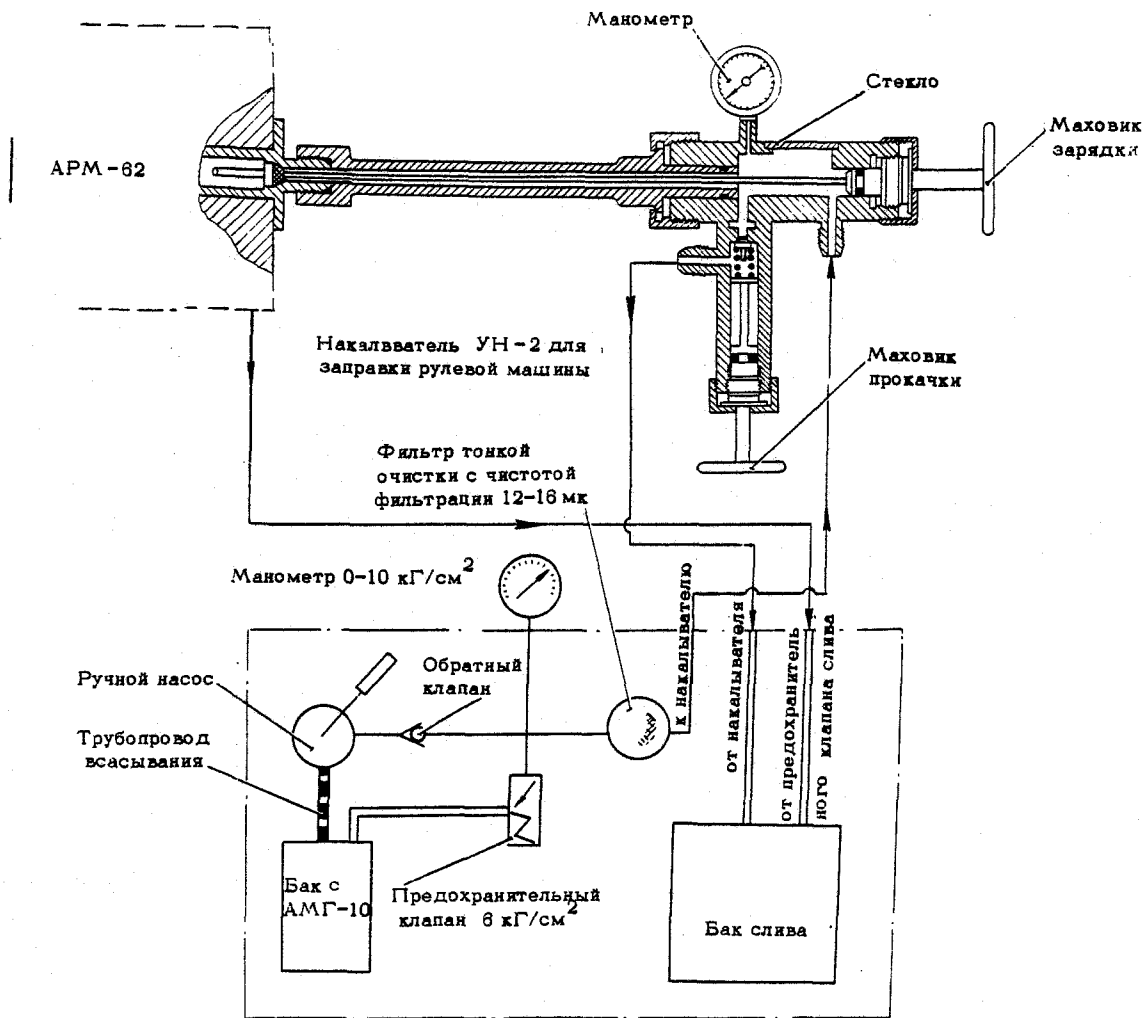


Схема гидростенда для заправки рулевой машины рабочей жидкостью

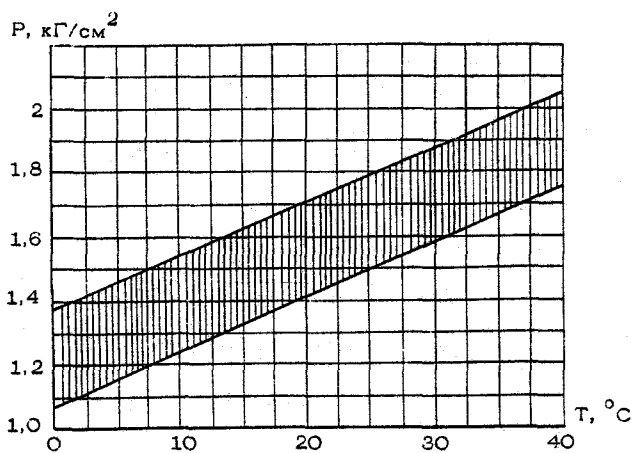


График давления в баке АРМ-82 в зависимости от температуры рабочей жидкости

ЗАРЯДКА АРМ-82
Фиг. 7-4

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 274

В отсутствии воздушных пузырьков в жидкости в конце прокачки убедитесь через стекло накальвателя.

- (4) Отожмите шток зарядного клапана, вращая маховичок зарядки по часовой стрелке, установите с помощью маховичка прокачки давление в баке рулевой машины $-1,4 \pm 1,7 \text{ кг/см}^2$ при температуре рабочей жидкости $20 \pm 5^\circ\text{C}$.

ПРИМЕЧАНИЕ. Давление в баке АРМ-62 в зависимости от температуры рабочей жидкости устанавливайте по данным графика.

При необходимости лишнее давление стравливайте через нижний предохранительный клапан АРМ-62.

- (5) Вращая маховичок зарядки против часовой стрелки, закройте зарядный клапан АРМ-62.
- (6) Включите цепи контроля и проверьте давление и температуру рабочей жидкости в баке рулевой машины по бортовым указателям.
- (7) Маховичком прокачки снизьте давление в накальвателе до нуля.
- (8) Отсоедините систему заправки, снимите накальватель УН-2, закройте зарядный штуцер пробкой и законтрите ее. Протрите рулевую машину от следов жидкости АМГ-10.

Шасси самолета - пятиопорной схемы (фиг.8-1), состоит из управляемой носовой ноги с четырьмя нетормозными колесами и двух пар (передней и задней) главных ног с четырьмя тормозными колесами на каждой ноге. Шасси обеспечивает эксплуатацию самолета как на бетонированных аэродромах, так и на грунтовых с прочностью грунта не менее 6 кг/см^2 .

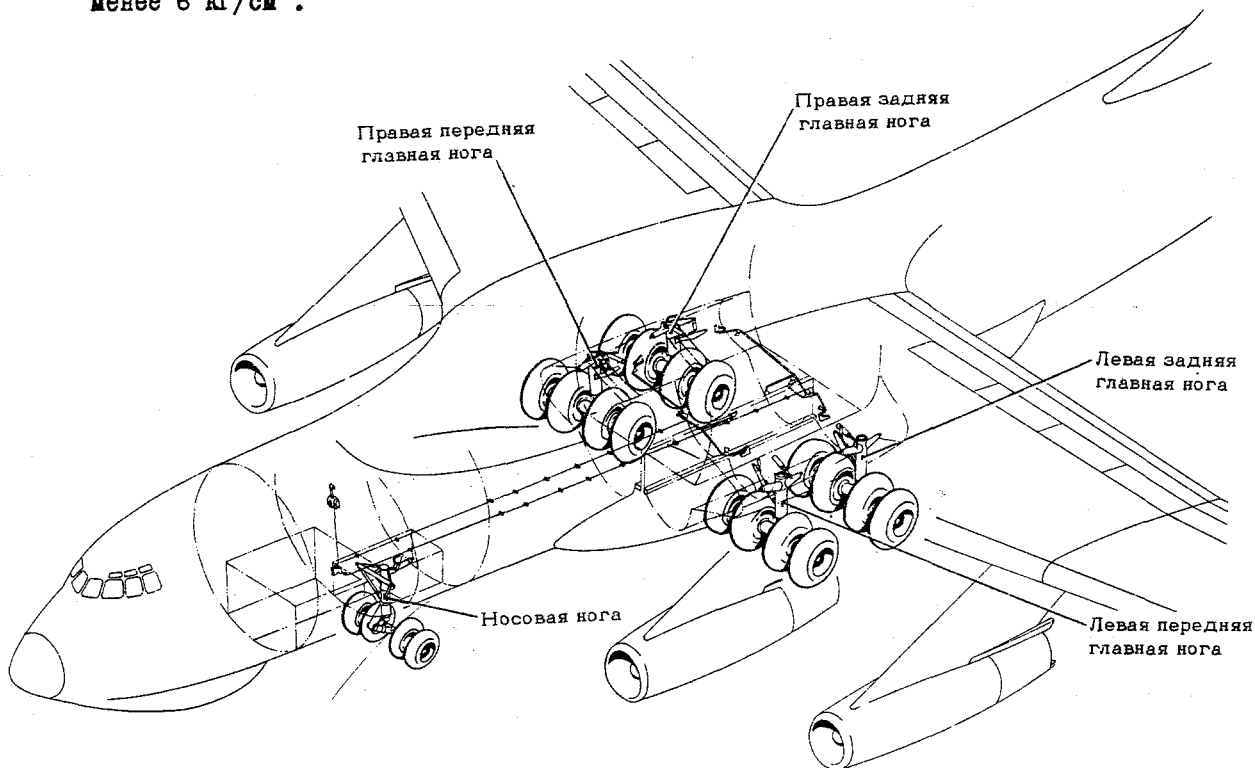


СХЕМА ШАССИ САМОЛЕТА
Фиг. 8-1

Меры предосторожности при обслуживании

(1) На стоянке самолета включите стояночное торможение колес главных ног шасси, установите под них упорные колодки и наденьте чехлы на все пневматики.

ВНИМАНИЕ! (1) ПЕРЕД ВЫПОЛНЕНИЕМ РАБОТ В НИШАХ ШАССИ ОТКЛЮЧИТЕ ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ ГИДРОСИСТЕМ САМОЛЕТА И УБЕДИТЕСЬ В ТОМ, ЧТО ДАВЛЕНИЕ ГИДРОСМЕСИ В НИХ РАВНО НУЛЮ.

(2) ПРИ УБОРКЕ И ВЫПУСКЕ ПЕРЕДНИХ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ СТОРКИ ФОТООТСЕКА ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАКРЫТЫ (ВО ИЗБЕЖАНИЕ ИХ ПОЛОМКИ).

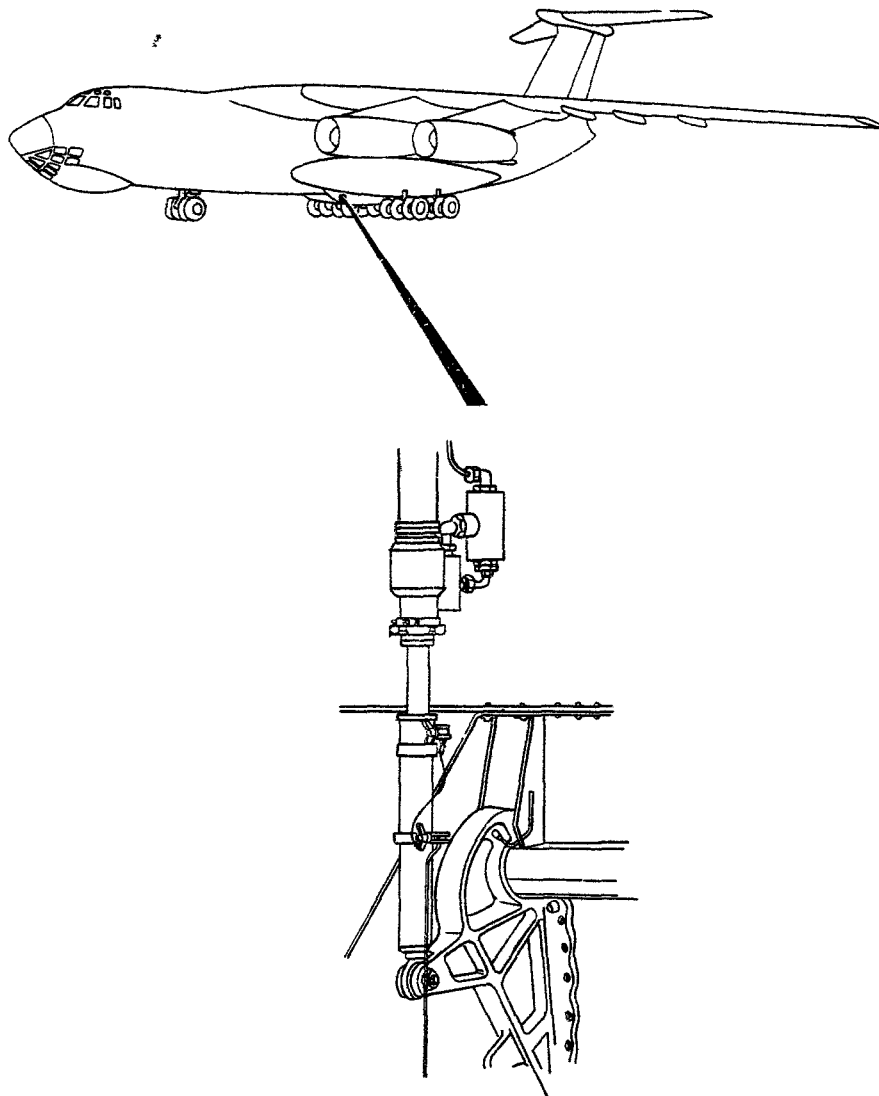
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

- (2) Перед началом работ в отсеках шасси с открытыми створками на штоки их гидроцилиндров установите предохранительные хомуты с красными выпелами.

Под открытые створки отсеков главных ног шасси положите предохранительные маты.

Предохранительные хомуты со штоков гидроцилиндров снимите непосредственно перед закрытием створок.

- (3) Не допускайте попадания жидкости АМГ-10 и керосина на пневматики колес.



УСТАНОВКА ПРЕДОУРАНИТЕЛЬНЫХ ХОМУТОВ НА ШТОКИ
ГИДРОЦИЛИНДРОВ СТВОРКИ ШАССИ

фиг. 8-2

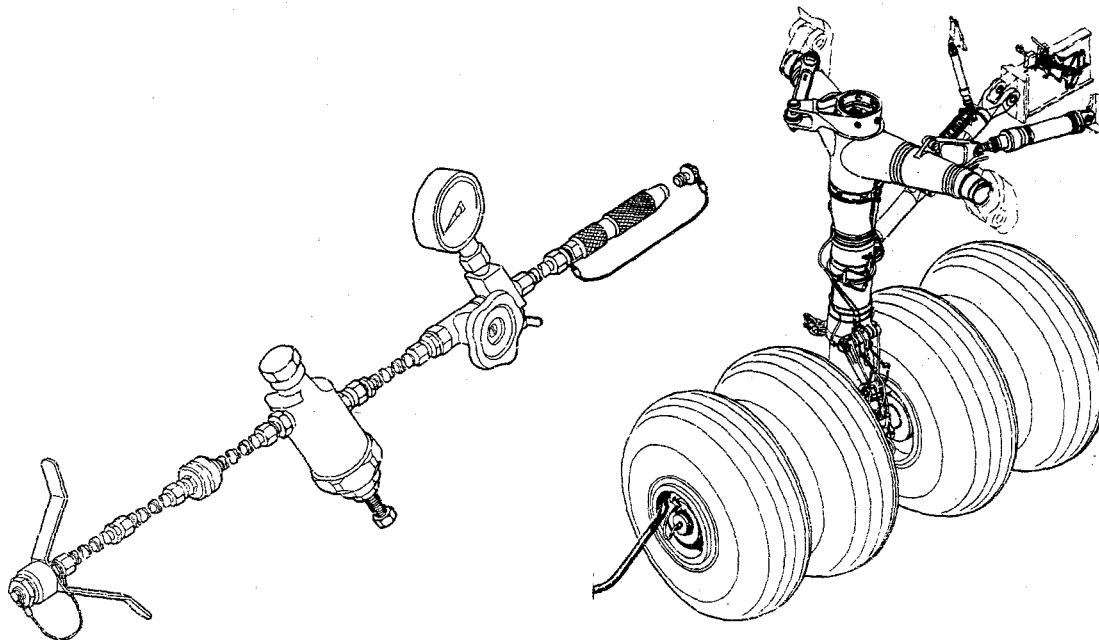
8.1. ГЛАВНЫЕ НОГИ ШАССИ

Давление в пневматиках колес (фиг.8-3) должно быть, кг/см² :

при эксплуатации на грунте

при эксплуатации на бетоне

см. таблицы
ИТЭ 32-40-3
стр.3



ЗАРЯДКА ВОЗДУХОМ ПНЕВМАТИКОВ КОЛЕС ГЛАВНЫХ
НОГ ШАССИ

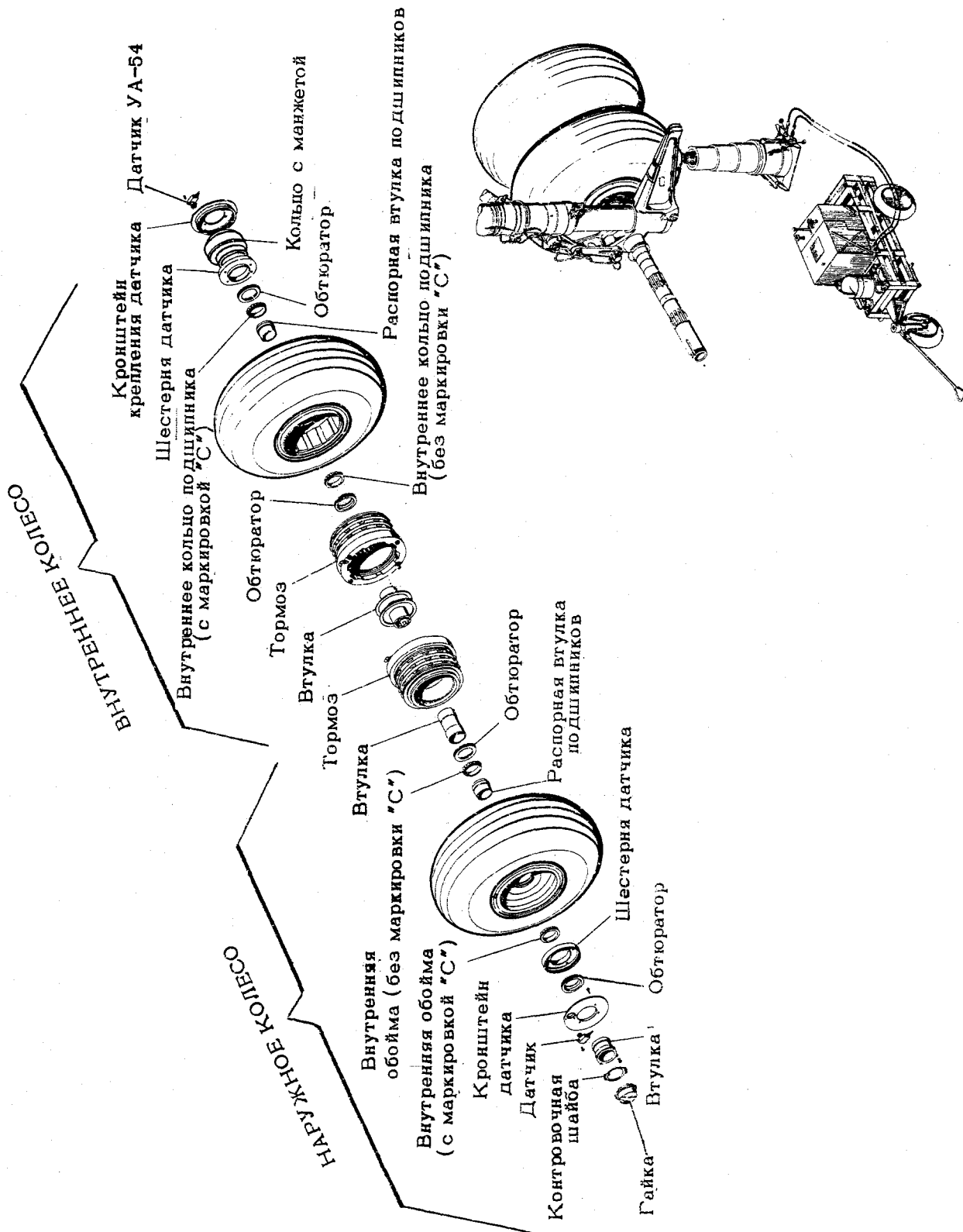
Фиг. 8-3

A. Общие указания по снятию и установке колес (фиг.8-4)

При снятии/установке колес подъем и опускание передней и задней главных ног шасси самолета гидродомкратами необходимо производить только одновременно двумя домкратами с одного борта, в строгом соответствии с ИТЭ-76 гл. "Наземное оборудование". Установка гидродомкратов с двух сторон самолета не допускается.

Снятие/установка колес может производиться на самолете, поднятом на гидроподъемниках (при совмещении с другими работами, которые требуют вывешивания самолета).

Изменение № 375



СНЯТИЕ И УСТАНОВКА КОЛЕС ГЛАВНОЙ НОГИ ШАССИ

Фиг. 8-4

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Б. Снятие внешнего колеса

- (1) Выполните "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд.8.
- (2) Разъедините штепсельный разъем электропроводки к датчику автомата торможения. Изолируйте концы ШР.
- (3) Снимите датчик автомата торможения, расконтрив и отвернув винты его крепления.
- (4) Во избежание нарушения параллельности шипов подвижных дисков тормоза и центрирования их относительно оси при снятии колеса включите стояночный тормоз и по электроманометру убедитесь в том, что колесо заторможено.
- (5) Подведите монтажную тележку под колесо и вывесите его.
- (6) Расконтрите (отогнув лепестки контровочной шайбы) и отверните гайку оси, снимите контровочную шайбу.
- (7) Снимите втулку с кронштейном крепления датчика автомата торможения.
ПРИМЕЧАНИЕ. При необходимости отсоединения кронштейна крепления датчика расконтрите и отверните гайки, снимите шайбы и болты.
- (8) При необходимости снимите с колеса шестерню датчика автомата торможения.
- (9) Снимите с оси обтюратор и внутреннее кольцо наружного подшипника (с обоймой роликов).
ВНИМАНИЕ! ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ УПЛОТНЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ПОДШИПНИКА НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕКОСА КОЛЕСА.
- (10) Пользуясь монтажной тележкой, снимите колесо.
- (11) Снимите с оси распорную втулку подшипников и внутреннее кольцо внутреннего подшипника (с обоймой роликов) и обтюратор.
ВНИМАНИЕ! РАСКОМПЛЕКТАЦИЯ ВНУТРЕННИХ КОЛЕЦ РОЛИКОПОДШИПНИКОВ И РАСПОРНОЙ ВТУЛКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.
- (12) Снимите центрирующую втулку подшипников.
- (13) Если нет необходимости в снятии тормоза или внутреннего колеса, закройте тормоз защитным чехлом.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 5

В. Снятие внутреннего колеса

- (1) Выполните "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд.8.
- (2) Отсоедините гидروпроводку от оси колес и тормозов. На концы трубопроводов и штуцера установите заглушки.
- (3) Разъедините тепсельный разъем электропроводки к датчику автомата торможения. Изолируйте концы ШР.

- (4) Снимите датчик автомата торможения, расконтрив и отвернув винты.
- (5) Пользуясь монтажной тележкой, снимите тормоз внешнего (ранее снятого) колеса.
- (6) Снимите распорную втулку тормозов.
- (7) Пользуясь монтажной тележкой, снимите тормоз внутреннего колеса.
ВНИМАНИЕ! НЕ ПОВРЕДИТЕ ШИПЫ ПОДВИЖНЫХ ДИСКОВ ТОРМОЗА.
- (8) Снимите обтиратель, внутреннее кольцо наружного подшипника (с обоймой роликов) и распорную втулку.
- (9) Пользуясь приспособлением, снимите колесо.
ВНИМАНИЕ! ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ УПЛОТНЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ПОДШИПНИКА НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕКОСА КОЛЕСА.
- (10) При необходимости снимите с колеса шестерню датчика автомата торможения.
- (11) Снимите внутреннее кольцо внутреннего подшипника (с обоймой роликов), обтиратель и центрирующее кольцо.
ВНИМАНИЕ! РАСКОМПЛЕКТАЦИЯ ВНУТРЕННИХ КОЛЕЦ РОЛИКОПОДШИПНИКОВ И РАСПОРНОЙ ВТУЛКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.
- (12) При необходимости снимите кронштейн крепления датчика автомата торможения, расконтрив и отвернув гайки, сняв шайбы и болты.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ Изменение № 75

Г. Перед установкой колес

- (1) Выполните "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд.8.
- (2) Убедитесь по паспортам в соответствии колес данному типу самолета и пригодности их к дальнейшей эксплуатации.
- (3) Расконсервируйте и очистите колеса, пневматики и тормоза.
- (4) Убедитесь, что на них нет механических повреждений и коррозии.
- (5) Проверьте соответствие (комплектность) внутренних колец роликоподшипников и распорной втулки данному колесу по нанесенным на них маркировкам. Номер и индекс колеса, подшипников и распорной втулки должны совпадать.
- (6) Проверьте наличие на распорных втулках пломб, свидетельствующих в том, что втулки отрегулированы и обеспечивают осевой зазор в подшипниках колес в требуемых пределах (0,27-0,37 мм).
- (7) Смажьте рабочие поверхности манжет уплотнений роликоподшипников смазкой СТ по ГОСТ 5573-67 или ЦИАТИМ-221 ГОСТ 9433-60, а зубья шестерни автомата торможения смазкой ЦИАТИМ-221.

Смазка должна заполнять свободный объем между роликами, покрывать их торцы и беговые дорожки внутреннего и наружного кольца подшипников.

Д. Установка внутреннего колеса

- (1) Установите на ось колес кронштейн крепления датчика автомата торможения (если он снимался), установите болты, шайбы, заверните гайки, затяните и законтрите их.
- (2) Вложите в канавку центрирующего кольца резиновую манжету и установите до упора в радиус оси. Установите obturator с манжетами.
- (3) Установите на ось внутреннее кольцо внутреннего подшипника (с маркировкой "С") с обоймой роликов и распорную втулку подшипников.
- (4) Закрепите на барабане колеса шестерню датчика автомата торможения (если она снималась).
- (5) Пользуясь приспособлением, установите на ось колесо.

ВНИМАНИЕ! НЕ ПОВРЕДИТЕ УПЛОТНЕНИЕ ВНУТРЕННЕГО ПОДШИПНИКА. НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕКОСА КОЛЕСА.

- (6) Установите на ось внутреннее кольцо наружного подшипника (без маркировки "С") с обоймой роликов.

10.10

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 5

- (7) Установите на тормоз обтюратор с манжетой.
- (8) Выровняйте шипы подвижных дисков тормоза.
Установите на ось тормоз колеса, совместив шлицы корпуса тормоза с пазами оси.
Тормоз установите штуцером вверх для подсоединения гидропроводки.
ВНИМАНИЕ! НЕ ПОВРЕДИТЕ ШИПЫ ПОДВИЖНЫХ ДИСКОВ ТОРМОЗА.
- (9) Установите на ось распорную втулку тормозов, совместив шлицы и выступы втулки с пазами оси тормоза. Убедитесь в том, что боковые отверстия втулки расположены против штуцера гидропроводки в оси.

Е. Установка внешнего колеса

- (1) Пользуясь монтажной тележкой, установите на ось тормоз внешнего колеса, совместив шлицы корпуса тормоза с пазами оси и выступы распорной втулки с пазами корпуса тормоза. Тормоз установите штуцером вверх для подсоединения гидропроводки.
- (2) Установите на ось центрирующую втулку подшипников, совместив шпонку с пазом оси.
- (3) Установите на центрирующую втулку внутреннее кольцо внутреннего подшипника (без маркировки "С") с обоймой роликов и распорную втулку подшипников.
- (4) Закрепите на барабане колеса шестерню датчика автомата торможения (если она снималась).
- (5) Выровняйте шипы подвижных дисков тормоза. Пользуясь монтажной тележкой, установите на ось колесо.
**ВНИМАНИЕ! НЕ ПОВРЕДИТЕ ШИПЫ ПОДВИЖНЫХ ДИСКОВ ТОРМОЗА.
ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ УПЛОТНЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ПОДШИПНИКА НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕКОСА КОЛЕСА.**
- (6) Установите на ось внутреннее кольцо наружного подшипника (с маркировкой "С") с обоймой роликов.
- (7) Закрепите на втулке кронштейн крепления датчика автомата торможения (если он снимался), установите болты, шайбы, заверните гайки, затяните их и законтрите.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 105

- (8) Наденьте обтюратор на втулку с кронштейном крепления датчика и установите их на ось, совместив шпонку втулки с пазом оси.
- (9) Установите на ось контрольную шайбу (внутренним лепестком в паз оси).
- (10) Заверните без затяжки гайку оси, скрепив детали колес.
- (11) Вращая колеса, затяните гайку до упора.

ПРИМЕЧАНИЕ. Затяжка гайки должна производиться тарировочным ключом П9020-140 с переходником I 760I 9102 I60 000. Момент затяжки гайки M=9000 +1000 кгс.см.

- (12) Проверьте легкость вращения колеса на подшипниках и убедитесь в отсутствии "осевой игры". При правильной регулировке осевого зазора в роликоподшипниках колесо от усилия одной руки должно провернуться не менее чем на пол-оборота после снятия руки с колеса.
 - (13) Законтрите гайку оси, отогнув лепестки контрольной шайбы на грани гайки.
- ВНИМАНИЕ! НЕ ДОПУСКАЙТЕ ОСЛАБЛЕНИЯ ЗАТЯЖКИ ГАЙКИ ПРИ КОНТРОВКЕ.
- (14) Смазав шестерни колес и датчиков автомата торможения смазкой ЦИАТИМ-221, установите датчики, закрепите винтами.

ПРИМЕЧАНИЕ. При установке датчиков слегка проворачивайте колеса на оси для совпадения зубьев шестерен колеса и датчика. Датчик необходимо монтировать на кронштейне таким образом, чтобы вращение датчика (стрелка) соответствовало вращению колеса (при движении самолета носом вперед).

ВНИМАНИЕ! ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ВАЛИКА И ЗУБЬЕВ ШЕСТЕРНИ УСТАНОВКА ДАТЧИКА ДО ЗАКРЕПЛЕНИЯ КОЛЕСА НА ОСИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

- (15) Присоедините электропроводку к датчикам.
- (16) Проверните колесо. Убедитесь в нормальной работе привода инерционного датчика. Законтрите винты крепления датчика.
- (17) Снимите заглушки с гидротрубопроводов и штуцеров, присоедините гидропроводку к тормозам.
- (18) Включите АЗС системы торможения.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 472

- (I9) Зарядите гидроаккумуляторы тормозов и прокачайте гидросистему с целью удаления воздушных пробок. Проверьте работу тормозов.

Ж. Проверка уровня и дозаливка жидкости в амортизатор

- (1) Поднимите самолет на высоту до 30 мм от стояночного обжатия.

- (2) Откройте створки шасси, соблюдая "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд. 8

ВНИМАНИЕ! НЕ СТОЙТЕ НА ПУТИ ДВИЖЕНИЯ СТВОРОК, УБЕРИТЕ ИЗ-ПОД СТВОРОК ПРИСПОСОБЛЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.

- (3) Снимите (отвернув винты) крышку эксплуатационного люка в обтекателе главных ног шасси (фиг. 8-6).

- (4) Стравите давление азота из амортизатора.

ПРИМЕЧАНИЕ. Если сразу после стравливания давления азота предполагается проверка уровня жидкости в амортизаторе (и дозаливка его), а затем и зарядка амортизатора азотом, стравливание производите с помощью приспособления для зарядки (9905.460.000). В этом случае вместо операций п. 4 (а и б) выполните операции п. 3 (I)-(5), а операции п. Ж (I6)-(I7) исключите.

- (а) Отверните с зарядного штуцера амортизатора крышку.

ВНИМАНИЕ! НЕ ПОТЕРЯЙТЕ ФИБРОВУЮ ПРОКЛАДКУ.

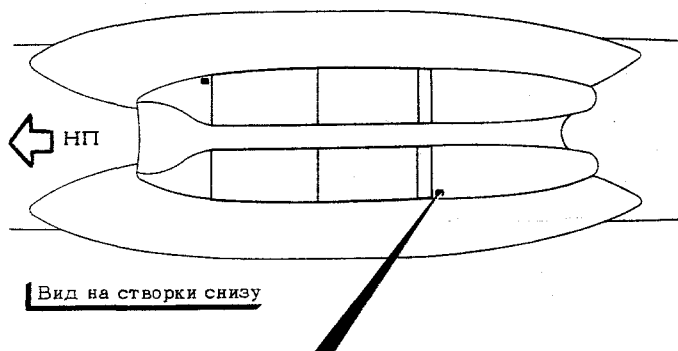
- (б) Наверните на зарядный штуцер накидную гайку приспособления для проверки зарядки амортизаторов азотом и затяните ее, создав необходимую герметичность.

ВНИМАНИЕ! В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРЕДПОЛАГАЕМОЙ ВЕЛИЧИНЫ ИЗМЕРЯЕМОГО ДАВЛЕНИЯ АЗОТА В АМОРТИЗАТОРЕ (БЫВШЕЙ НА ГИДРОПОДЪЕМНИКАХ ИЛИ СТОЯНОЧНО ОБЖАТОЙ НОГИ) СЛЕДУЕТ ПРИМЕНЯТЬ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ 9910.020.003 ИЛИ 9910.020.005 С МАНОМЕТРАМИ, ИМЕЮЩИМИ ПРЕДЕЛЫ ИЗМЕРЕНИЙ СООТВЕТСТВЕННО ДО 40 КГ/СМ² И 250 КГ/СМ².

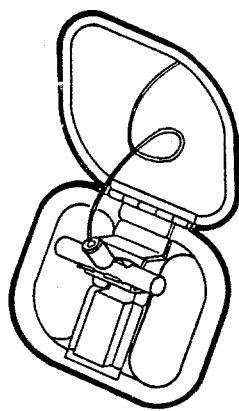
- (в) Вращением маховичка зарядного крана переместите клапан зарядного штуцера, соединив внутреннюю полость амортизатора с полостью зарядного крана.

ПРИМЕЧАНИЕ. По манометру можно проверить давление азота. Оно должно соответствовать значению, взятому из графиков на фиг. 8-9 и 8-10, в зависимости от температуры окружающего воздуха.

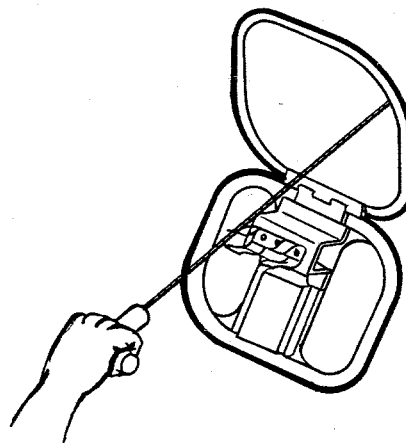
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



Крышка люка



Люк в открытом положении



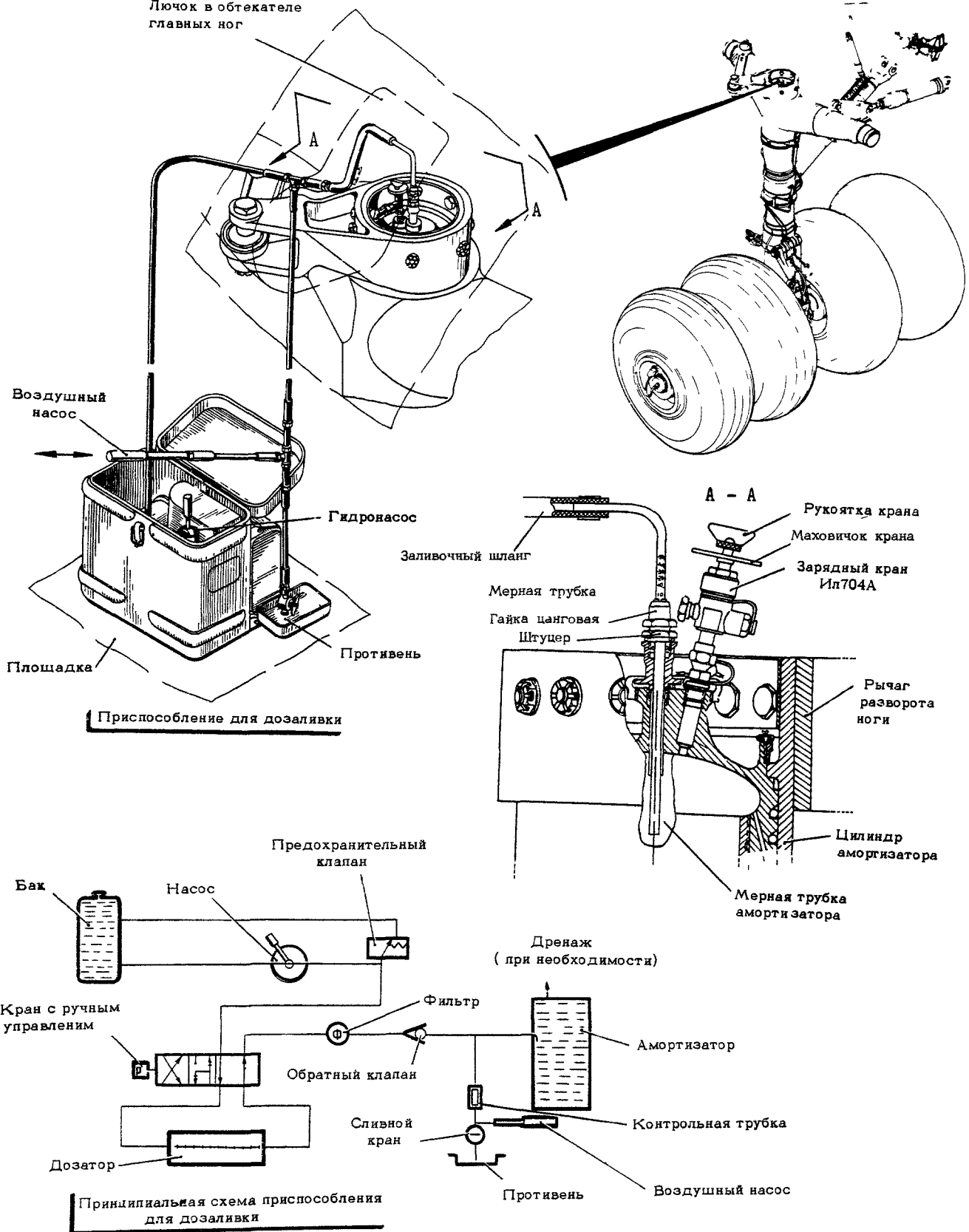
Открывание створок

ОТКРЫВАНИЕ СТВОРОК ШАССИ НА ЗЕМЛЕ
Фиг. 8-5

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № I37

Лючок в обтекателе
главных ног



ЗАЛИВКА ЖИДКОСТИ В АМОРТИЗАТОР

Фиг. 8-6

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 491

- (г) Осторожно вывертывая рукояткой иглу зарядного крана, стравите давление в амортизаторе до нуля.

ВНИМАНИЕ! СТРАВЛИВАНИЕ ПРОИЗВОДИТЕ ПОСТЕПЕННО, ЧТОБЫ НЕ УВЛЕЧЬ ПОТОКОМ АЗОТА ЖИДКОСТЬ ИЗ АМОРТИЗАТОРА.

- (д) Вверните рукояткой иглу зарядного крана, затяните ее.

ПРИМЕЧАНИЕ. В связи с тем, что после стравливания давления азота предполагается дозаливка жидкости в амортизатор, при которой необходим дренаж азотной полости амортизатора, оставьте зарядный кран на зарядном штуцере амортизатора.

- (5) На шток амортизатора по $\varnothing 180\text{х}3$ установите ограничительный хомут I 760I 9905 484 000 высотой 20,5 мм на передние или задние амортистойки и гидравлическим домкратом 5А69-3000-0 обожмите шток амортизатора до упора хомута в гайку.

ВНИМАНИЕ! НА МАШИНАХ С 033401019 ПО 043402039 ЕЩЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНО К УКАЗАННОМУ ХОМУТУ УСТАНОВИТЕ ХОМУТ Э76-4I-878.

- (6) Выверните пробку из заливочного отверстия амортизатора.

ВНИМАНИЕ! СЛЕДИТЕ ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ В АМОРТИЗАТОР НЕ ПОПАЛА ГРЯЗЬ.

- (7) Подсоедините к амортизатору приспособление с мерной трубкой I 760I 9905 470 000 и установите трубку на отметке, соответствующей температуре окружающей среды.

Затяните гайку цанги так, чтобы трубка не перемещалась. Прикрепите шланг приспособления дозаливки жидкости.

- (8) Выверните рукояткой иглу зарядного крана приспособления для проверки давления азота в амортизаторе.

- (9) Качая рукоятку насоса и переключая ручку крана дозатора, перепустите в амортизатор 2-3 порции жидкости.

- (10) Выдержите ногу шасси в спокойном состоянии в течение 10-15 мин.

- (11) Вверните рукояткой иглу зарядного крана приспособления для проверки давления азота в амортизаторе и затяните ее.

- (12) Воздушным насосом продуйте сливной шланг приспособления, обесцветив контрольную трубку, после чего сделайте еще 10-15 качаний.

- (13) Откройте кран сливного шланга приспособления.

При этом :

(а) Если контрольная трубка приспособления окрасится (т.е. из амортизатора сливается излишек жидкости), а затем обесцветится - амортизатор залит до нормы.

(б) Если контрольная трубка окрасится, но не обесцветится - в амортизаторе имеется излишек жидкости, который необходимо удалить. Для этого, закрыв кран сливного

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 137

шланга, воздушным насосом подкачайте воздух в амортизатор и после открытия крана сливного шланга дайте слиться лишней жидкости. Операцию повторяйте до тех пор, пока контрольная трубка приспособления не обесцветится.

(в) Если контрольная трубка не окрашивается, амортизатор необходимо дозалить жидкостью.

(14) Отсоедините шланг приспособления и мерную трубку от амортизатора.

(15) Промыв пробку заливочного отверстия в чистой жидкости, вверните ее в отверстие и затяните, законтрите и опломбируйте.

(16) Снимите зарядный кран приспособления для проверки давления азота в амортизаторе, для этого:

(а) Обратным вращением до упора маховичка зарядного крана освободите клапан зарядного штуцера амортизатора.

(б) Отвернув накидную гайку, снимите зарядный кран.

(17) Наверните на зарядный штуцер амортизатора крышку с фибровой прокладкой.

ПРИМЬЧАНИЕ. Крышку можно не затягивать, так как после проверки уровня жидкости (дозаливки) предполагается зарядка амортизатора азотом.

(18) Снимите обжатие амортизатора, уберите гидродомкрат 5А69-3000-0, снимите ограничительные хомуты со штока амортизатора.

(19) Вывесите самолет на гидropодъемниках.

(20) Зарядите амортизатор азотом.

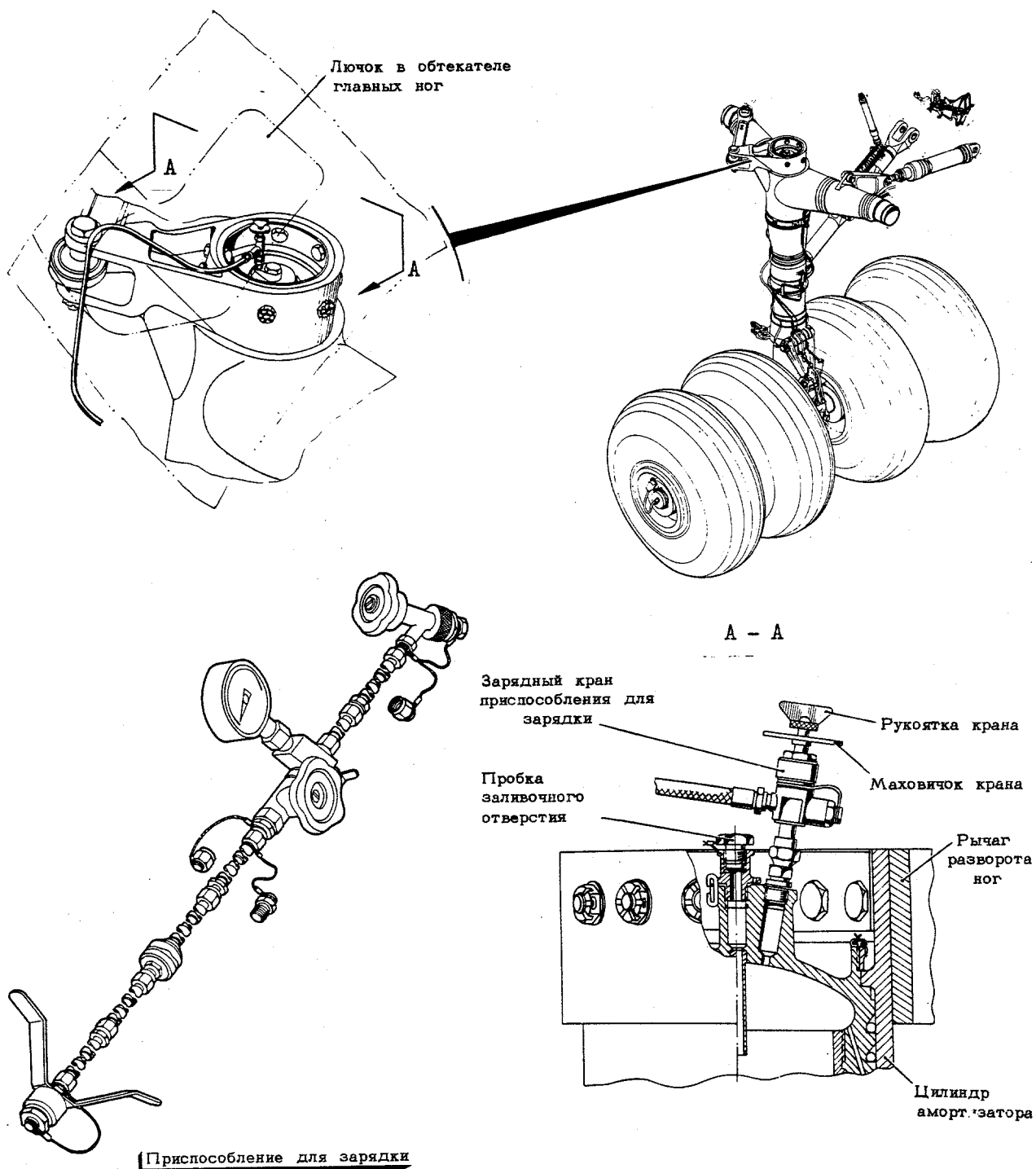
3. Зарядка амортизатора азотом (фиг. 8-7)

Для зарядки следует применять технический азот первого или второго сорта по ТУ МХП 4280-54 или ГОСТ 9293-59, очищенный и осушенный до точки росы не выше минус 48°С.

Зарядка амортизатора производится на самолете, вывешенном на гидropодъемниках, при открытых створках отсека ноги и снятой крышке эксплуатационного лючка в обтекателе.

Если зарядка амортизатора азотом производится после проверки и дозаливки уровня жидкости в амортизаторе, при которой стравливание велось с помощью приспособления для зарядки, то выполнение первых пяти пунктов исключается.

(1) Закройте запорный кран приспособления.



ЗАРЯДКА АМОРТИЗАТОРА АЗОТОМ

Фиг. 8-7

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

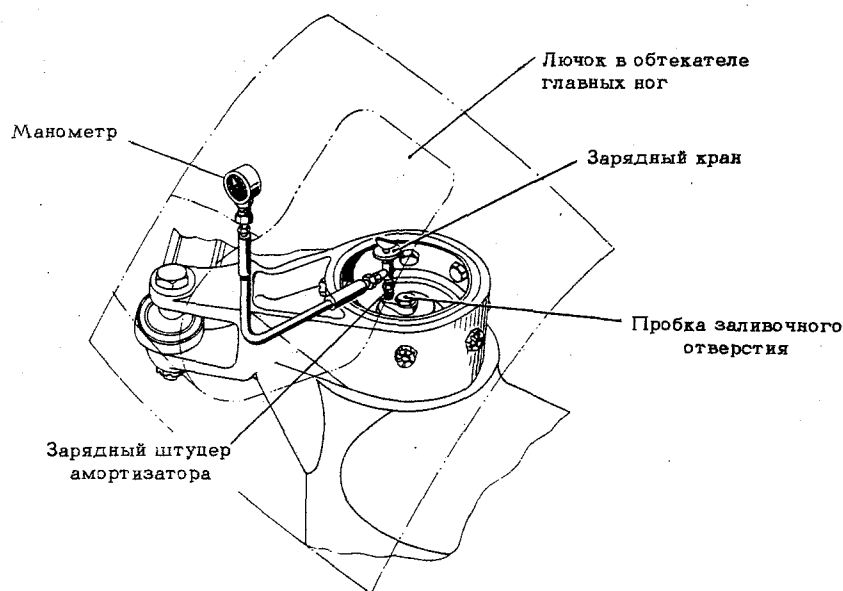
Изменение № 472

- (2) Присоедините приспособление к наземному источнику давления.
ВНИМАНИЕ! ЗАМЕНА АЗОТА ВОЗДУХОМ ИЛИ СМЕСЬЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. ПЕРЕД ЗАРЯДКОЙ ПРОВЕРЬТЕ ДОКУМЕНТАЦИЮ НА АЗОТ.
- (3) Отверните крышку зарядного штуцера амортизатора.
ВНИМАНИЕ! НЕ ПОТЕРЯЙТЕ ФИБРОВУЮ ПРОКЛАДКУ.
- (4) Наверните на зарядный штуцер накидную гайку зарядного крана приспособления и затяните ее, создав необходимую герметичность.
- (5) Откройте зарядную линию амортизатора, переместив клапан зарядного штуцера вращением маховичка зарядного крана.
- (6) Откройте вентиль наземного источника давления.
- (7) Постепенно открывая запорный кран приспособления, зарядите амортизатор. Доведите давление в амортизаторе до величины, указанной на графиках фигур 8-9 и 8-10.
- (8) Закройте запорный кран приспособления. При большем, чем необходимо, давлении в амортизаторе краном стравливания установите давление в заданных пределах.
- (9) Перекройте зарядную линию амортизатора, освободив клапан зарядного штуцера обратным вращением до упора маховичка зарядного крана.
- (10) Закройте вентиль наземного источника давления.
- (11) Пользуясь краном стравливания и запорным краном, стравите оставшееся в приспособлении давление.
- (12) Отверните с зарядного штуцера амортизатора накидную гайку зарядного крана.
- (13) Наверните на зарядный штуцер амортизатора крышку с фибровой прокладкой, затяните ее, законтрите и опломбируйте.

- (14) Отсоедините приспособление от наземного источника давления.
- (15) Установите на место крышку эксплуатационного лючка в обтекателе главных ног шасси.
- (16) По окончании работ в отсеке ноги с открытыми створками снимите предохранительные хомуты с гидроцилиндров управления створками и закройте створки.
- ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.** БУДЬТЕ ОСТОРОЖНЫ ПРИ ЗАКРЫТИИ СТВОРОК, НЕ СТОЙТЕ НА ПУТИ ДВИЖЕНИЯ СТВОРОК. ПЕРЕД ЗАКРЫТИЕМ УБЕРИТЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.
- (17) По окончании работ на самолете, вывешенном на гидropодъемниках, опустите самолет.

И. Проверка давления азота в амортизаторе (фиг.8-8)

Утечка азота из амортизатора контролируется по величине его стояночного обжатия. Величины обжатия амортизаторов передней и задней пар главных ног в зависимости от веса и центровки самолета представлены на графиках (см.фиг. 8-9, 8-10).



ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ АЗОТА В АМОРТИЗАТОРЕ

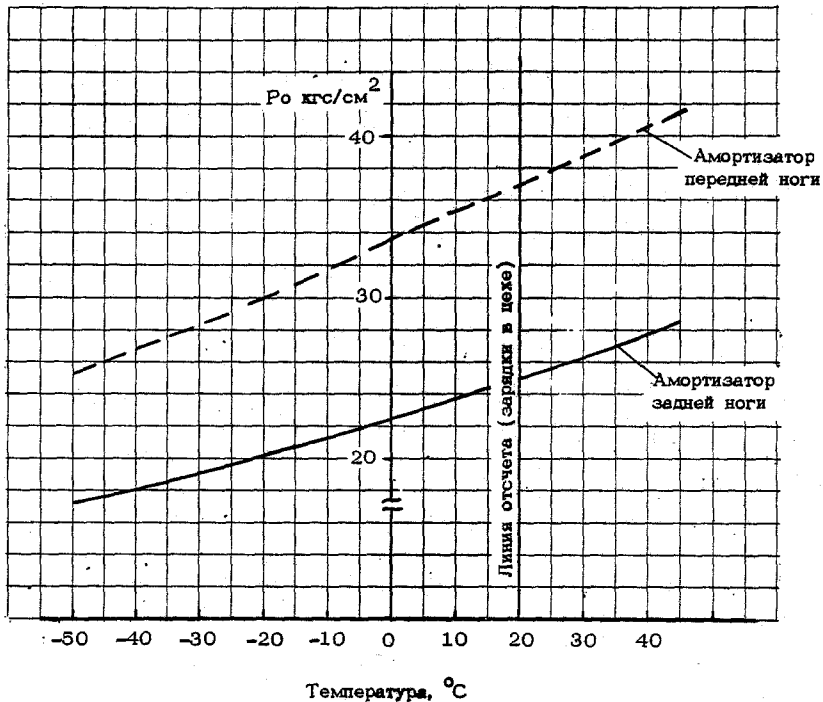
фиг.8-8

Давление в амортизаторах передней и задней пар главных ног в зависимости от обжатия можно определить по таблице (см.фиг. 8-9, 8-10).

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 472

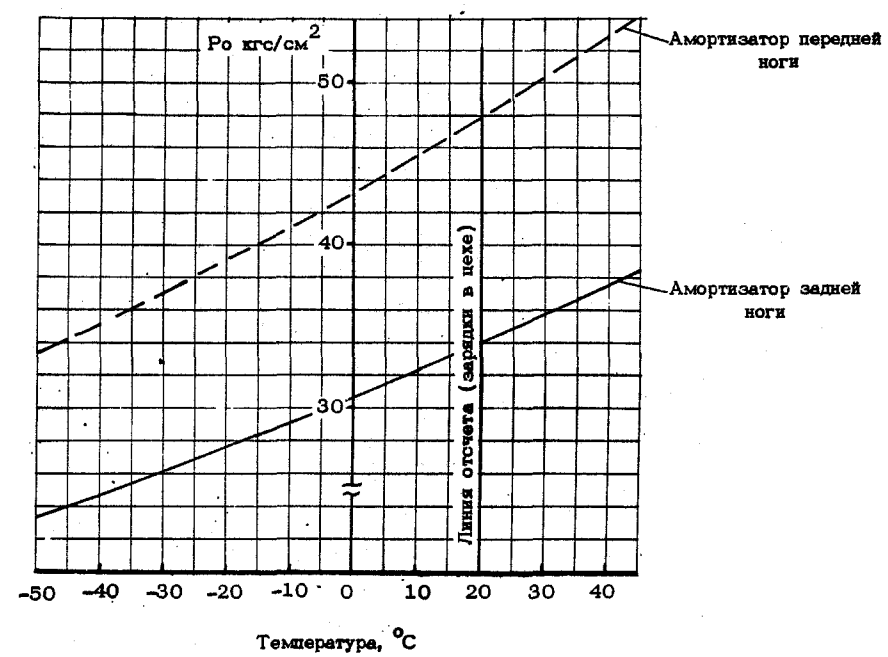
Влияние температуры окружающего воздуха на величину начальной зарядки амортизаторов главных ног шасси и зависимость величины обжатия амортизаторов, давлений в амортизаторах от веса, центровки самолета и температуры окружающего воздуха для самолетов Ил-76М и Ил-76МД показаны на фиг. 8-9, 8-9а, 8-9б, 8-10, 8-10а, 8-10б.

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

За счет трения в амортизаторах величины обжатий и давления могут колебаться в пределах $\pm 5\%$ от значений, полученных по графикам.

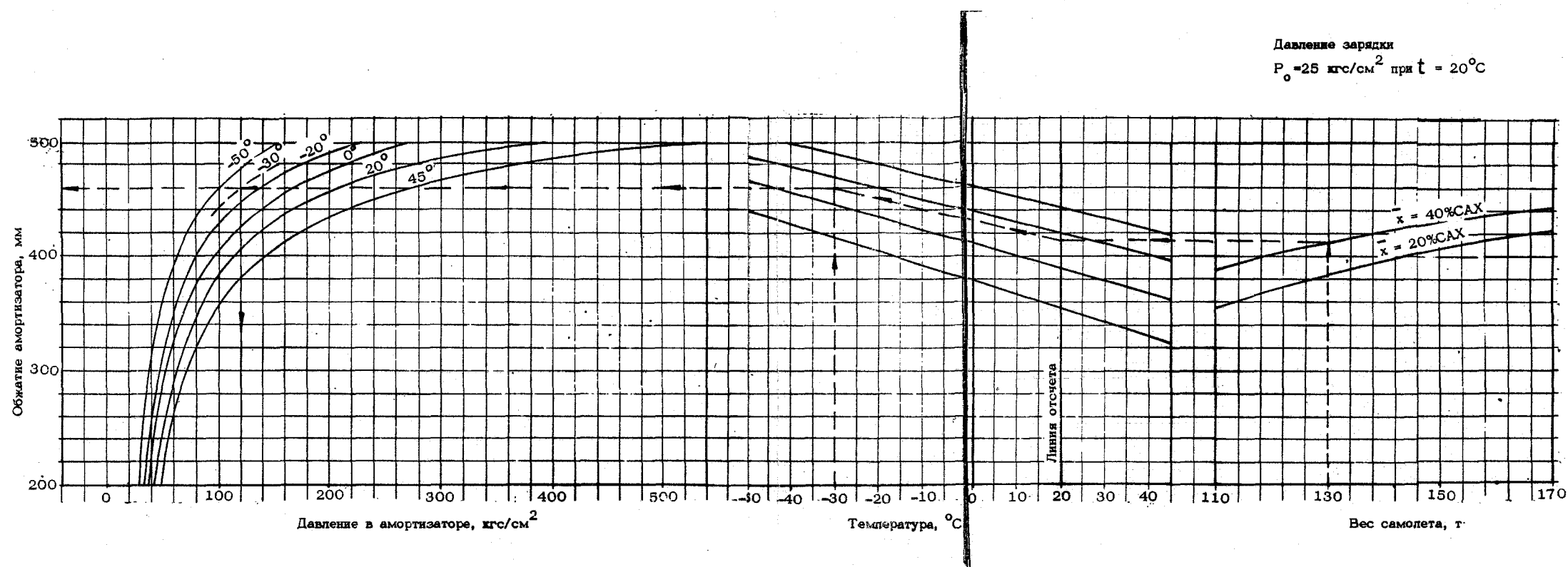
ИЗМЕНЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ ЗАРЯДКИ АМОРТИЗАТОРОВ ПЕРЕДНИХ И ЗАДНИХ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ САМОЛЕТА ИЛ-76М В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг. 8-9



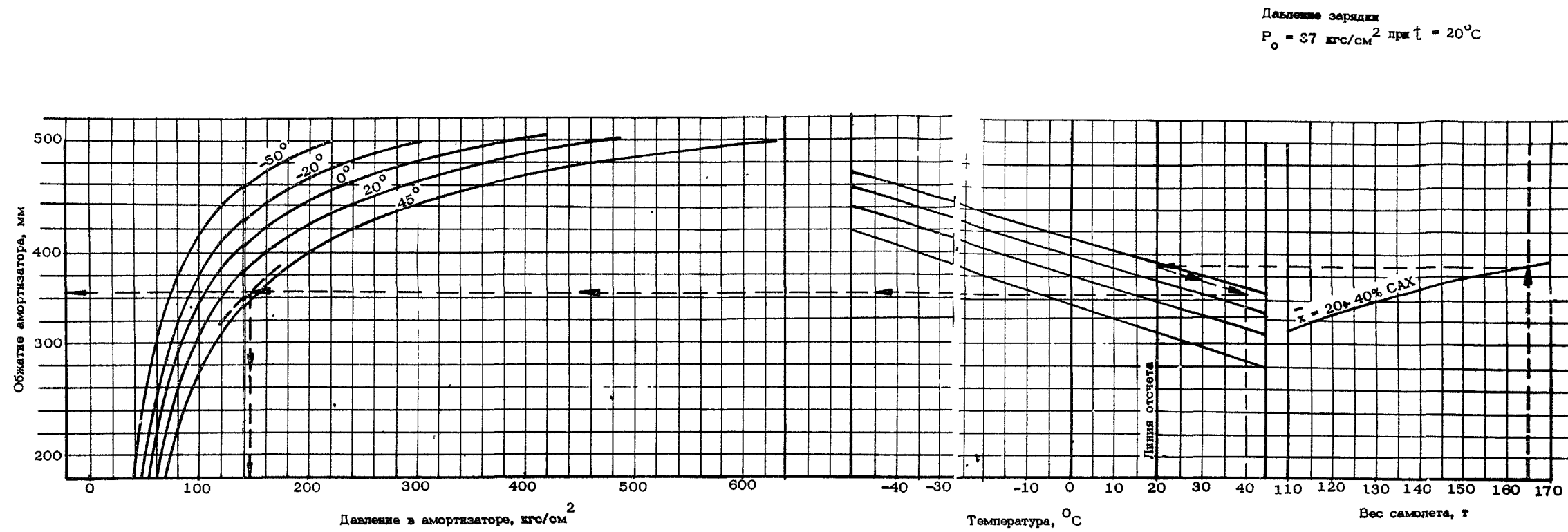
ИЗМЕНЕНИЕ НАЧАЛЬНОЙ ЗАРЯДКИ АМОРТИЗАТОРОВ ПЕРЕДНИХ И ЗАДНИХ НОГ ШАССИ САМОЛЕТА ИЛ-76МД В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг. 8-9а



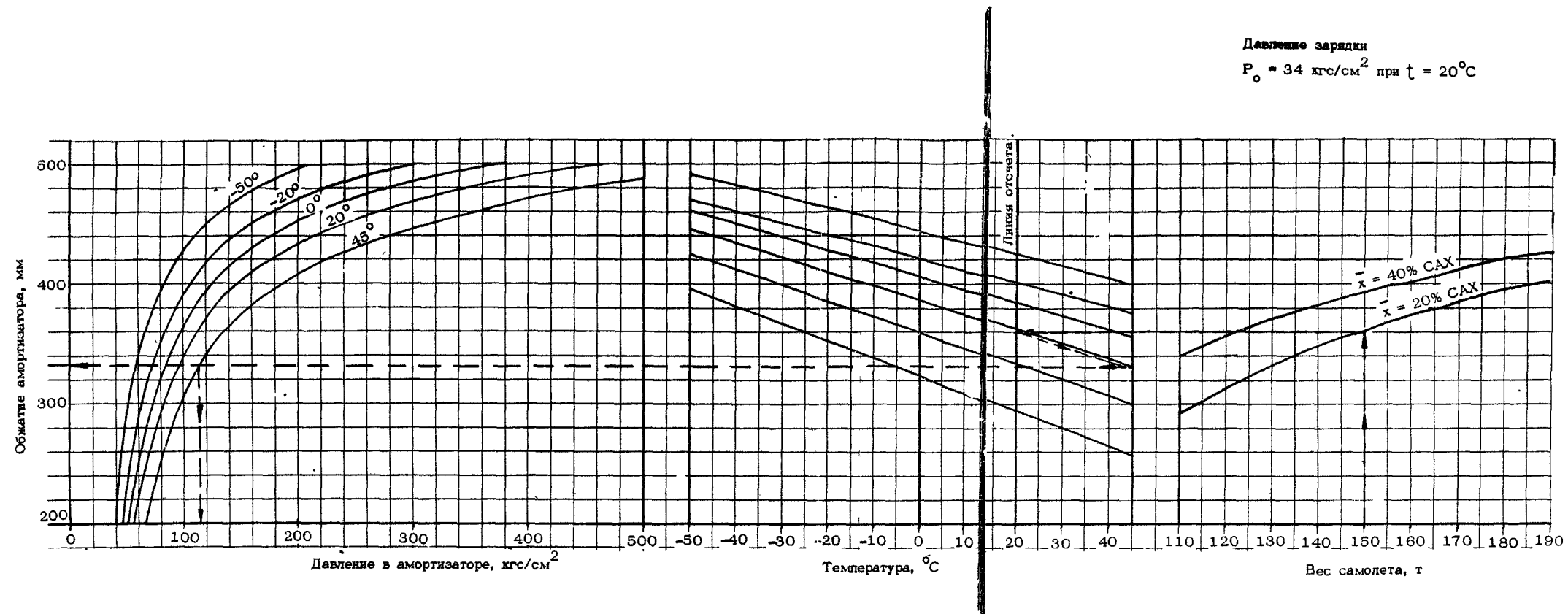
ОБЖАТИЕ АМОТИЗАТОРОВ, ДАВЛЕНИЕ В АМОТИЗАТОРАХ ЗАДНЕЙ ПАРЫ ГЛАВНЫХ НОГ ШАСИ САМОЛЕТА ИЛ-76М В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВЕСА, ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА И ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг. 8-96



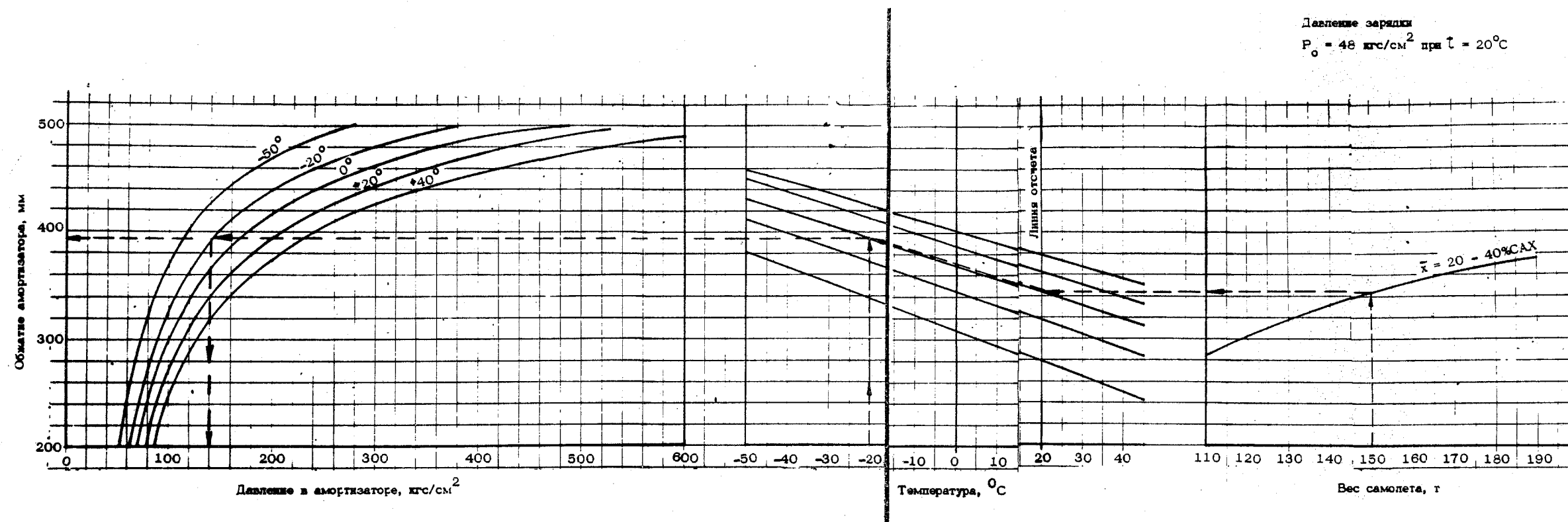
ОБЖАТИЕ АМОТИЗАТОРОВ, ДАВЛЕНИЕ В АМОТИЗАТОРАХ ПЕРЕДНЕЙ ПАРЫ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ САМОЛЕТА ИЛ-76М В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВЕСА, ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА И ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг. 8-10



ОБЖАТИЕ АМОТИЗАТОРОВ, ДАВЛЕНИЕ В АМОТИЗАТОРАХ
 ЗАДНЕЙ ПАРЫ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ САМОЛЕТА ИЛ-76МД
 В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВЕСА, ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА И ТЕМПЕ-
 РАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг. 8-10а



ОБЖАТИЕ АМОРТИЗАТОРОВ, ДАВЛЕНИЕ В АМОРТИЗАТОРАХ ПЕРЕДНЕЙ
 ПАРЫ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ САМОЛЕТА ИЛ-76МД В ЗАВИСИМОСТИ ОТ
 ВЕСА, ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА И ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг.8-106

Изменение № 472

ВНИМАНИЕ! ПОСЛЕ РЕЗКОГО ИЗМЕНЕНИЯ ТЕМПЕРАТУРЫ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА ПРОВЕРЬТЕ ДАВЛЕНИЕ АЗОТА В АМОРТИЗАТОРЕ И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ДОВЕДИТЕ ЕГО ДО НОРМЫ. КАК МЕНЬШЕЕ, ТАК И БОЛЬШЕЕ (ПО СРАВНЕНИЮ С РАСЧЕТНЫМ) ДАВЛЕНИЕ В АМОРТИЗАТОРЕ (МЯГКАЯ И ЖЕСТКАЯ АМОРТИЗАЦИИ) УХУДШАЕТ ЕГО РАБОТУ, РЕЗКО УВЕЛИЧИВАЯ ПЕРЕГРУЗКИ.

- (1) Вывесите самолет на гидроподъемниках
- (2) Откройте створки шасси, соблюдая "Меры предосторожности при обслуживании". указанные в разд.8.
- (3) Снимите, отвернув винты, крышку эксплуатационного лючка в обтекателе главных ног шасси.
- (4) Отверните крышку зарядного штуцера амортизатора
ВНИМАНИЕ! НЕ ПОТЕРЯЙТЕ ФИБРОВУЮ ПРОКЛАДКУ.
- (5) Наверните на зарядный штуцер амортизатора накидную гайку зарядного крана приспособления для проверки давления азота и затяните ее, создав необходимую герметичность
- (6) Вращением маховичка зарядного крана переместите клапан зарядного штуцера, соединив внутреннюю полость амортизатора с манометром, и проверьте давление азота. Оно должно соответствовать значению, взятому из графика фиг.8-9 и 8-10.
- (7) Если давление азота в амортизаторе выше указанного, то осторожно ввертывая рукояткой иглу зарядного крана, стравите давление до необходимой величины. Если давление азота в амортизаторе ниже указанного, снимите приспособление для проверки давления азота, присоедините к зарядному штуцеру приспособление для зарядки и подзарядите амортизатор (см.п.3 "Зарядка амортизатора азотом").
- (8) Убедившись в том, что давление азота в амортизаторе находится в заданных пределах, сделайте следующее:
 - (а) Освободите клапан зарядного штуцера обратным вращением до упора маховичка зарядного крана.
 - (б) Отверните с зарядного штуцера накидную гайку зарядного крана и снимите кран.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 105

(в) Наверните на зарядный штуцер амортизатора крышку с фибровой прокладкой, затяните, законтрите и опломбируйте.

(9) Установите на место крышку эксплуатационного лючка в обтекателе главных ног шасси.

(10) Снимите предохранительные хомуты с гидроцилиндров управления створками отсека и закройте створки, соблюдая "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд.8.

(11) Опустите самолет.

ПРИМЕЧАНИЕ. Замена жидкости в амортизаторах см.гл.32 Инструкции по технической эксплуатации.

К. Приспособления для обслуживания главных ног шасси

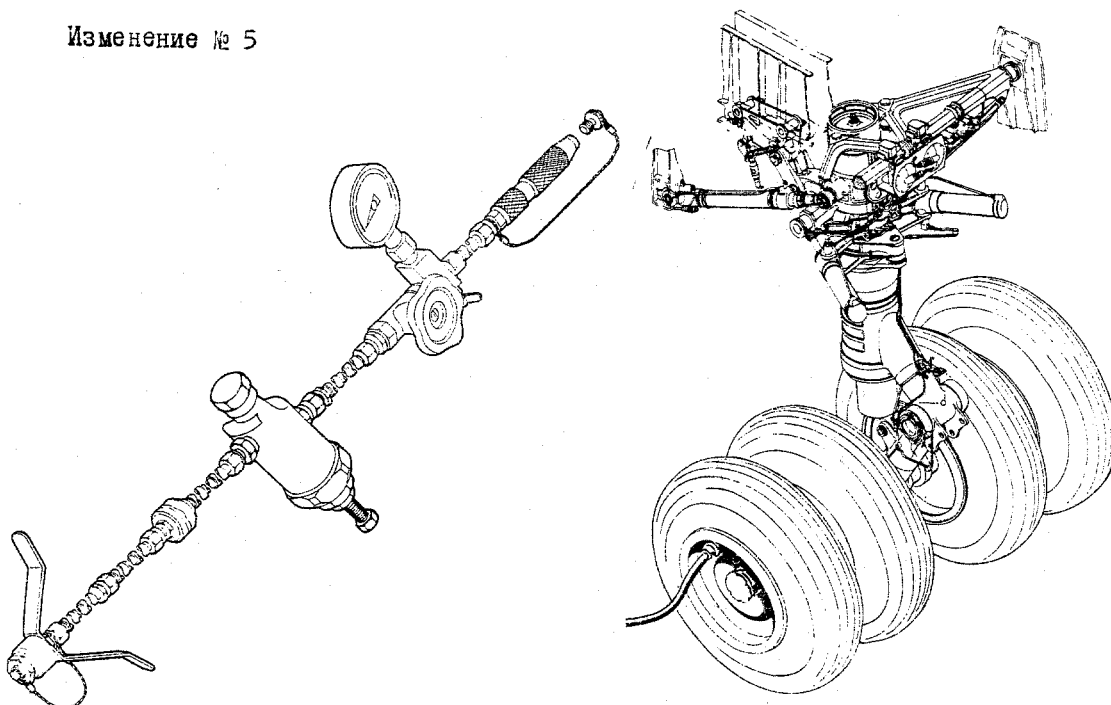
Приспособление для заливки жидкости в амортизаторы	9910.500.000
Гидравлический домкрат и кронштейн	5A69-3000-0
	9903.030.000
Динамометрический ключ	П9020-140
Переходник под тарированную затяжку гаек оси колес	I 760I 9102 I60 000
Приспособление для зарядки амортизаторов азотом9905.460.000
Приспособления для проверки давления азота в амортизаторах, имеющие манометры с пределами измерений соответственно до 40 кг/см ² и 250 кг/см ²	9910.020.003 9910.020.005

8.2. НОСОВАЯ НОГА ШАССИ

Давление в пневматиках колес (фиг.8-II) должно быть, кг/см²:

при эксплуатации на грунте	см.таблицы
при эксплуатации на бетоне	ИТЭ 32-40-3 стр.3

Изменение № 5



ЗАРЯДКА ВОЗДУХОМ ПНЕВМАТИКОВ КОЛЕС НОСОВОЙ НОГИ ШАССИ

Фиг. 8-II

A. Общие указания по снятию и установке колес (фиг. 8-12)

Снятие и установка колес производится на самолете, нос которого поднят с помощью гидродомкрата, устанавливаемого под носовую ногу, до высоты, обеспечивающей зазор 30-40 мм между землей и пневматиком.

Для уменьшения высоты подъема амортизатор фиксируется в обжатом состоянии специальным тандером так, что при подъеме снимается только обжатие пневматика (фиг. 8-13).

Подъем и опускание носа самолета могут производиться на самолете, поднятом на гидроподъемниках (при совмещении с другими работами, которые требуют вывешивания самолета).

B. Снятие колес

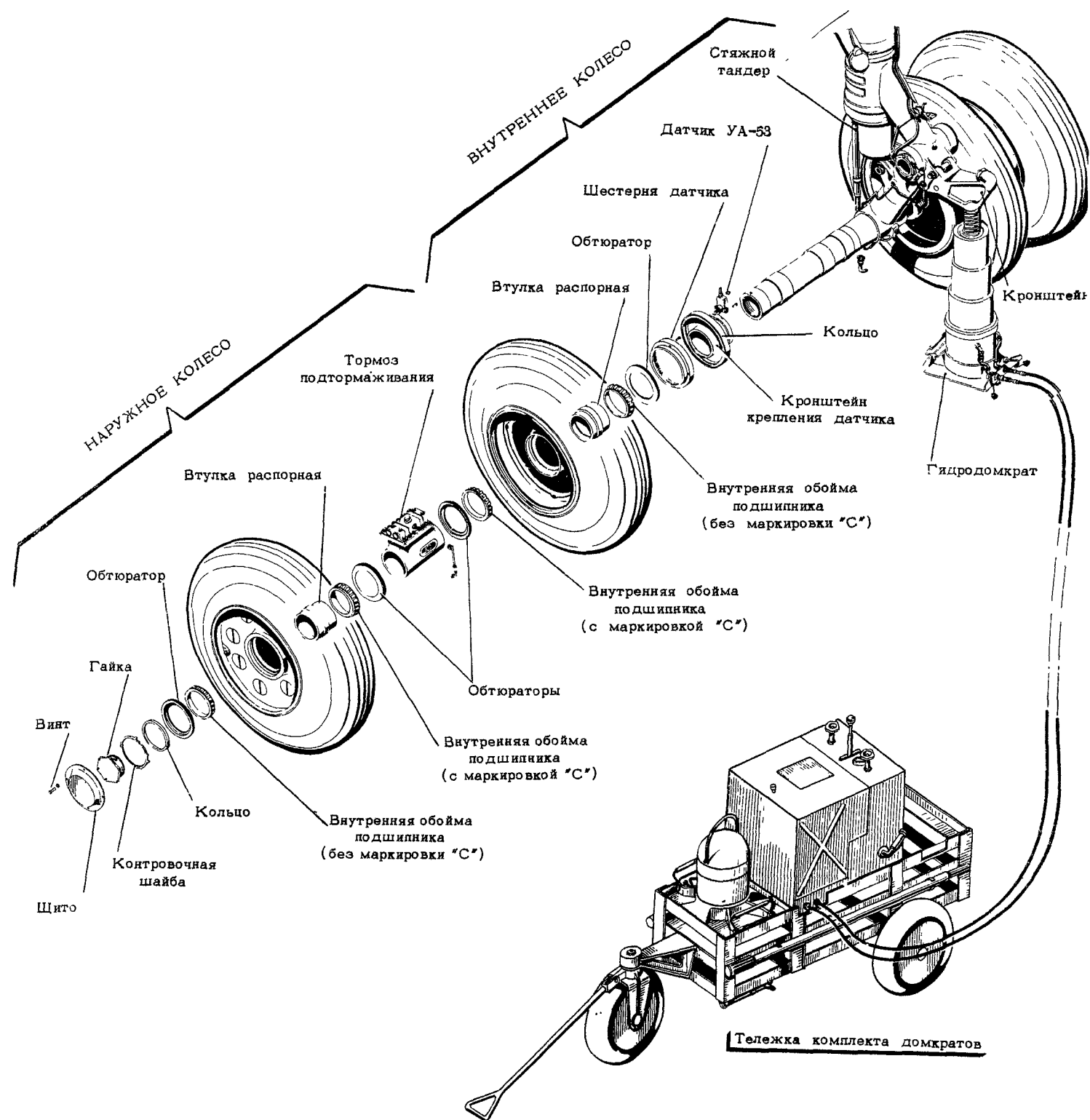
(1) Выполните требования "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд. 8.

(2) На щитке контроля энергетики постоянного и переменного тока (панель 28) вывесите табличку с надписью "Не включать. Идут работы!"

ПРИМЕЧАНИЕ. Пункты (1) и (2) выполняются, если будет производиться демонтаж внутренних колес и снятие центробежных датчиков УА-53.

(3) Снимите защитный щиток, расконтрив и отвернув винты крепления.

(4) Расконтрите и отверните гайку стяжки колес. Снимите гайку и контрольную шайбу.

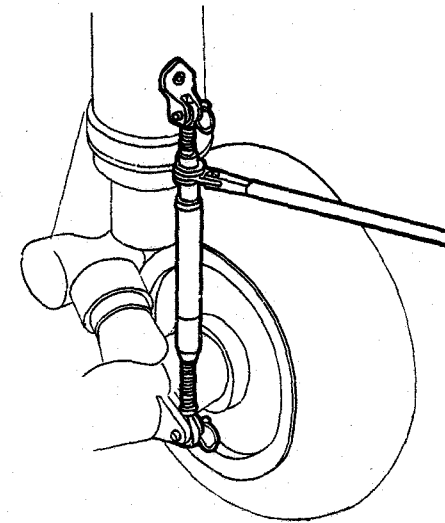
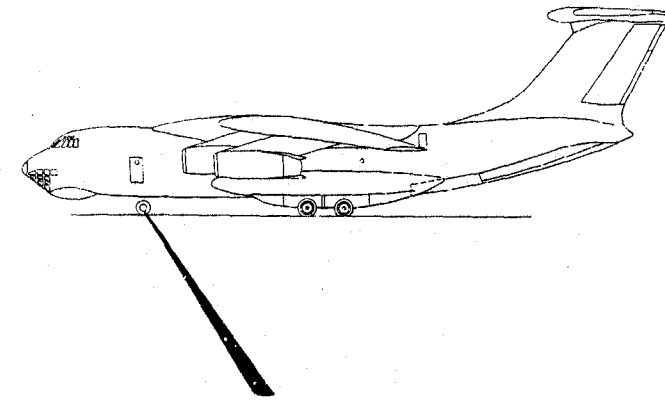


СНЯТИЕ И УСТАНОВКА КОЛЕС НОСОВОЙ НОГИ ШАССИ

Фиг. 8-12

Ил 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



СТЯЖНОЙ ТАНДЕР, УСТАНОВЛЕННЫЙ НА НОСОВУЮ НОГУ ШАССИ

Фиг. 8-13

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 5

- (5) Снимите уплотнение (обтюратор с манжетой) наружного подшипника наружного колеса и внутреннее кольцо подшипника (с обоймой роликов).

ВНИМАНИЕ! ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ УПЛОТНЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ПОДШИПНИКА НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕКОСА КОЛЕСА.

- (6) Снимите наружное колесо с оси.
- (7) Снимите с оси распорную втулку, внутреннее кольцо подшипника (с обоймой роликов), обтюратор с манжетой.
- (8) Отсоединив гидропроводку, снимите с оси тормоз (вместе с кронштейном крепления).
- (9) Повторив операции, описанные в п.(5) и (7), снимите внутреннее колесо с оси.
- (10) При необходимости снимите с колеса шестерню под привод центробежного датчика.
- (11) Отсоединив электропроводку, снимите центробежный датчик.
- (12) Снимите кронштейн крепления датчика.

В. Перед установкой колес

- (1) Колеса расконсервируйте, проверьте наличие паспортов, убедитесь в соответствии устанавливаемых колес требуемым, в отсутствии механических повреждений.
- (2) Установка колес на ось производится при стравленном давлении в гидроаккумуляторах общей сети и выключенном электропитании.
- (3) Проверьте соответствие (комплектность) внутренних колец роликоподшипников и распорной втулки номеру колеса (по нанесенным на них маркировкам). Номер и индекс колеса, подшипников и распорной втулки должны совпадать.
- (4) Убедитесь в наличии на распорных втулках пломб, свидетельствующих о том, что втулки отрегулированы и обеспечивают осевой зазор в подшипниках колес в требуемых пределах (0,27-0,37 мм).
- (5) Убедитесь в отсутствии повреждений деталей колеса и оси, очистите их от грязи.
- (6) Смажьте рабочие поверхности войлочных колец уплотнений и обтюраторов смазкой СТ или ЦИАТИМ-221.
- (7) Заправьте подшипники смазкой СТ. Смазка должна заполнять свободный объем между роликами, покрывать торцы роликов и беговые дорожки внутреннего и наружного колец подшипников.

Г. Установка внутреннего колеса (в сборе)

- (1) Установите на ось колес кронштейн крепления датчика (выступ бурта оси должен войти в паз торца кронштейна).
- (2) Установите на колесо шестерню под привод центробежного датчика (если она снималась), законтрите винты крепления.
- (3) Установите на ось уплотнение внутреннего подшипника (обтиратор с манжетой), внутреннее кольцо подшипника (без маркировки "С") с обоймой роликов.
- (4) Установите на ось внутреннее колесо (собранное с пневматиком и заряженное воздухом).

ВНИМАНИЕ! ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ УПЛОТНЕНИЯ НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕКОСА КОЛЕСА.

- (5) Установите распорную втулку подшипников внутреннего колеса.
- (6) Установите внутреннее кольцо наружного подшипника (с маркировкой "С") с обоймой роликов.
- (7) Установите уплотнение наружного подшипника (обтиратор с манжетой).
- (8) Установите на ось колес тормоз подтормаживания (на кронштейне), присоедините гидропроводку.
- (9) Установите на ось наружное колесо.
- (10) Установите на ось тангенциальную втулку и контрольную шайбу, заверните без затяжки гайку оси (с соответствующей резьбой), скрепив детали колеса.
- (11) Вращая колесо, затяните гайку до упора.

ВНИМАНИЕ! ЗАТЯЖКА ГАЙКИ ДОЛЖНА ПРОИЗВОДИТЬСЯ ТАРИРОВОЧНЫМИ КЛЮЧАМИ П9020-140 (ДЛЯ ПРАВОЙ РЕЗЬБЫ) И I 7601 9102 040 000 (ДЛЯ ЛЕВОЙ РЕЗЬБЫ) С ПЕРЕХОДНИКОМ I 7601 9102 271 000.

МОМЕНТ ЗАТЯЖКИ ГАЙКИ 9000 + 1000 КГС СМ.

- (12) Проверьте легкость вращения колеса на подшипниках и убедитесь в отсутствии "осевой игры".
- (13) Законтрите гайку оси, отогнув лепестки контрольной шайбы на грани гайки.

ВНИМАНИЕ! НЕ ДОПУСКАЙТЕ ОСЛАБЛЕНИЯ ЗАТЯЖКИ ГАЙКИ ПРИ КОНТРОВКЕ.

- (14) Установите защитный щиток, заверните и законтрите крепежные винты.

Ил. 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 472

- (15) Установите центробежный датчик УА-53 на кронштейн, закрепите болтами и законтролите болты проволокой.

ПРИМЕЧАНИЕ. При установке центробежного датчика слегка проворачивайте колесо на оси для совпадения зубьев шестерен колеса и привода датчика.

- (16) Присоедините электропроводку к датчику.

Д. Проверка уровня и дозаливка жидкости в амортизатор (нижнюю камеру) /фиг.8-14/

- (1) Поднимите самолет на гидropодъемниках до высоты, обеспечивающей уборку-выпуск шасси.
- (2) Откройте створки отсека ноги, соблюдая "Меры предосторожности при обслуживании", указанные в разд.8.
- (3) Стравите давление азота из нижней камеры (нижний зарядный штуцер амортизатора).

ПРИМЕЧАНИЕ. Технологию стравливания см.8.1, п.Ж (4).

При необходимости проверьте давление азота (см.график на фиг.8-17).

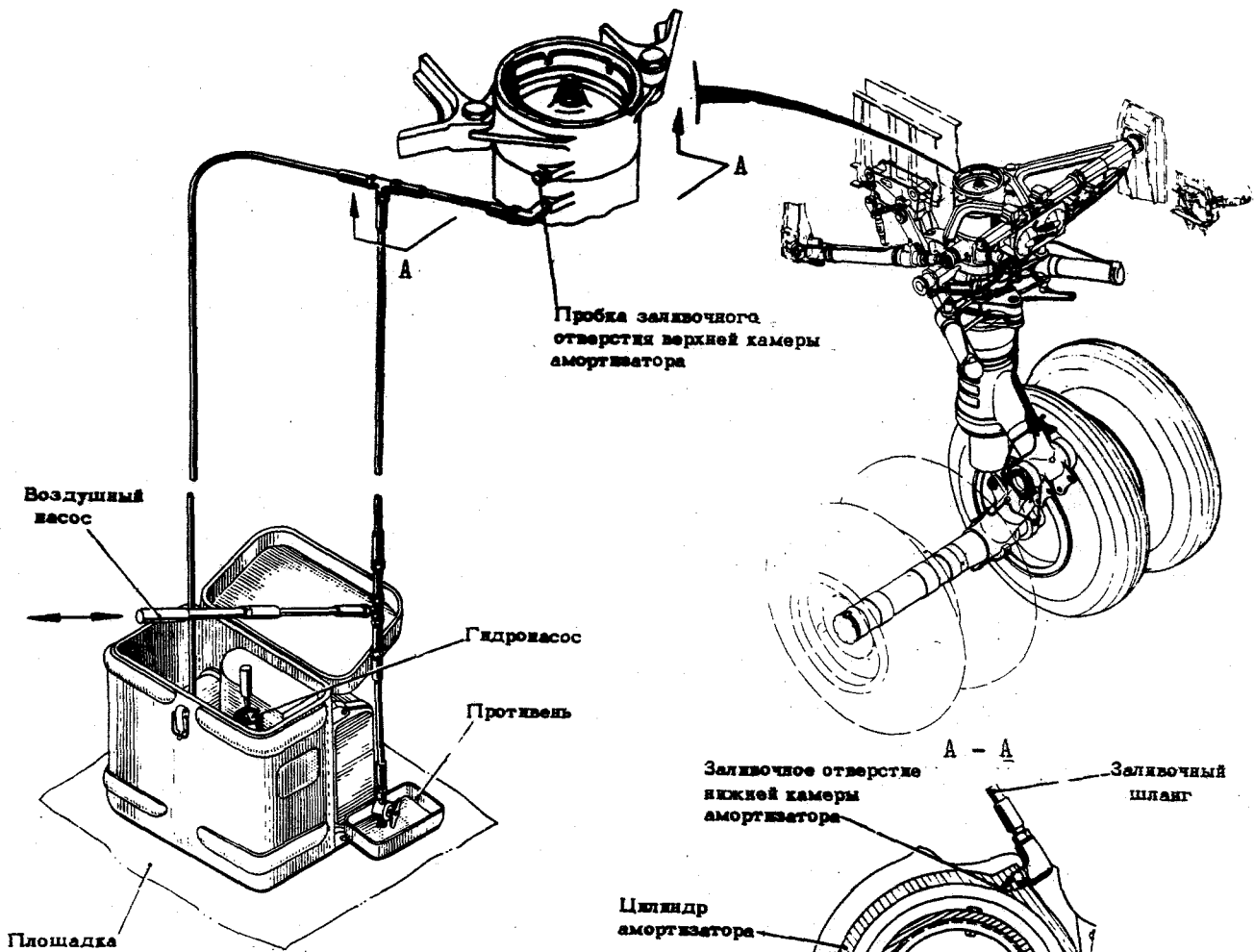
- (4) Установите стяжной тандер, развернув его на необходимую длину.
- (5) Работая рукояткой, установите минимальную длину стяжного тандера (это обеспечит величину обжатия амортизатора 153 мм).
- (6) Выверните пробку (нижнюю) заливочного отверстия нижней камеры амортизатора.
- ВНИМАНИЕ! СЛЕДИТЕ ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ В АМОТИЗАТОР НЕ ПОПАЛА ГРЯЗЬ.
- (7) Уровень жидкости в камере должен совпадать с нижней кромкой заливочного отверстия.

При большем, чем необходимо, количестве жидкости дайте возможность слиться лишней жидкости.

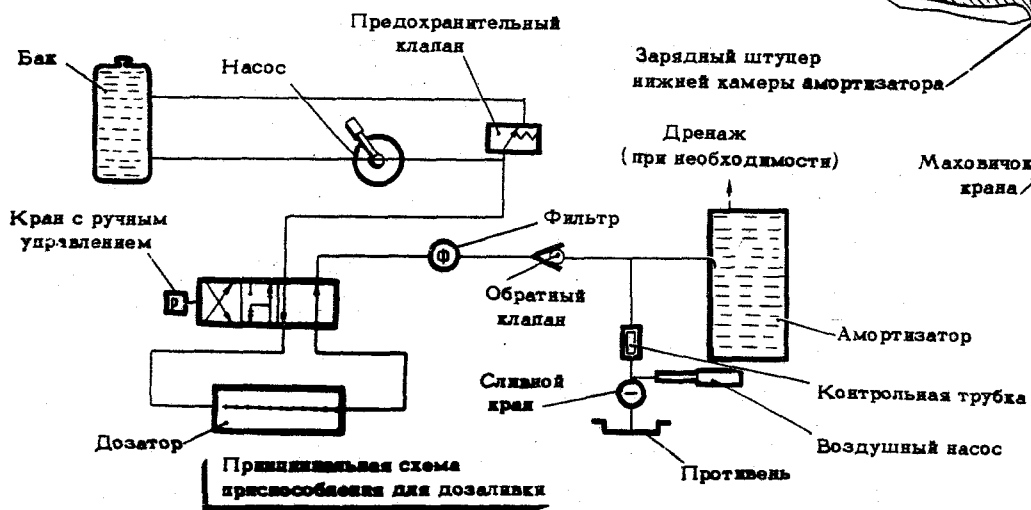
ВНИМАНИЕ! НАЛИЧИЕ ЛИШНЕЙ ЖИДКОСТИ В НИЖНЕЙ КАМЕРЕ МОЖЕТ БЫТЬ СЛЕДСТВИЕМ НЕПРАВИЛЬНОЙ ЗАЛИВКИ ИЛИ ПОТЕРИ ГЕРМЕТИЧНОСТИ УПЛОТНИТЕЛЬНОЙ ПЛАВАЮЩЕЙ ТРУБЫ ДИФфуЗОРА И ПЕРЕТЕКАНИЯ ЖИДКОСТИ ИЗ ВЕРХНЕЙ КАМЕРЫ. В ЭТОМ СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМО СТРАВИТЬ ДАВЛЕНИЕ АЗОТА В ВЕРХНЕЙ КАМЕРЕ И ПРОВЕРИТЬ В НЕЙ УРОВЕНЬ ЖИДКОСТИ (УРОВЕНЬ ДОЛЖЕН ДОХОДИТЬ ДО КРОМКИ ЗАЛИВОЧНОГО ОТВЕРСТИЯ).

№ 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



Припособление для дозаливки



Принципиальная схема приспособления для дозаливки

ЗАЛИВКА ЖИДКОСТИ В АМОТИЗАТОР
ФИГ. 8-14

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 472

При меньшем, чем необходимо, количестве жидкости долейте амортизатор.

Дозаливку проводите в последовательности, изложенной в 8.1.п.Ж.

- (8) Убедитесь в правильности заливки нижней камеры амортизатора, промойте пробку заливочного отверстия в чистой жидкости, вверните ее в заливочное отверстие, затяните, законтрите и опломбируйте.
- (9) Выполните операции по снятию зарядного крана с зарядного штуцера амортизатора, изложенные в 8.1 п.Ж.
- (10) Работая рукояткой, распустите стяжной тандер, сняв тем самым обжатие амортизатора.
- (11) Снимите стяжной тандер.
- (12) Зарядите нижнюю камеру амортизатора азотом.

Е. Зарядка нижней камеры амортизатора азотом (фиг.8-15)

ВНИМАНИЕ! ОКОНЧАТЕЛЬНУЮ ЗАРЯДКУ АЗОТОМ НИЖНЕЙ КАМЕРЫ АМОТИЗАТОРА ПРОВОДИТЕ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ ДАВЛЕНИЯ АЗОТА (И ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ДОЗАРЯДКИ) В ВЕРХНЕЙ КАМЕРЕ АМОТИЗАТОРА.

Зарядка производится на самолете, вывешенном на гидроподъемниках (амортизатор не обжат), при открытых створках отсека ноги.

Зарядка нижней камеры азотом производится до давления, соответствующего величине, указанной на графике фигуры 8-17 в последовательности, изложенной в 8.1 п.З.

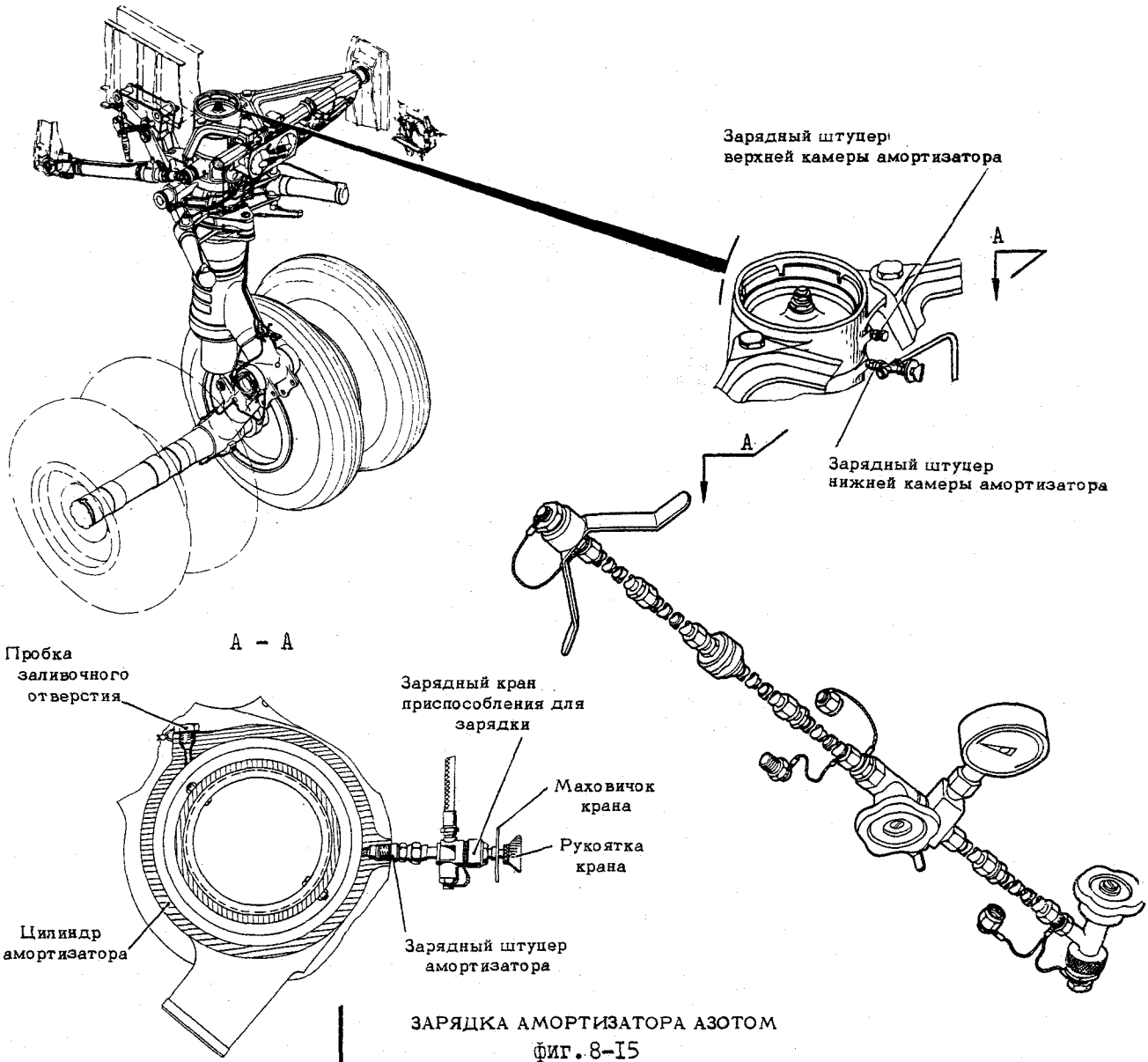
Ж. Проверка давления азота в нижней камере амортизатора (фиг.8-16)

ВНИМАНИЕ! ПРОВЕРКУ ДАВЛЕНИЯ АЗОТА В НИЖНЕЙ КАМЕРЕ АМОТИЗАТОРА ПРОВОДИТЕ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ ДАВЛЕНИЯ АЗОТА В ВЕРХНЕЙ КАМЕРЕ.

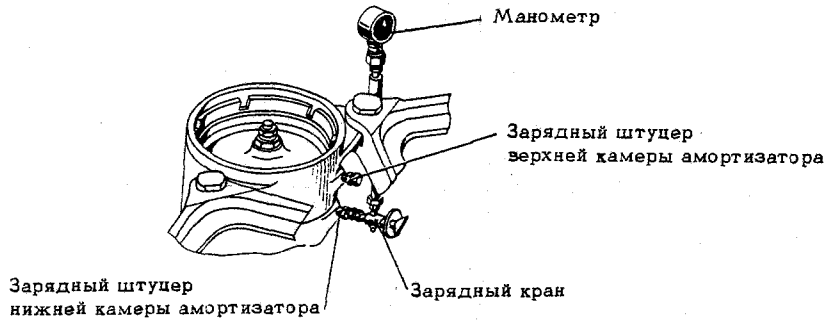
Проверку давления азота в нижней камере проводите в последовательности, изложенной в 8.1 п.И. Давление должно соответствовать значению, взятому из графика фиг.8-17.

Обжатие амортизатора, давление в амортизаторе носовой ноги, в зависимости от веса, центровки самолета и температуры окружающего воздуха представлено на фигуре 8-17а.

Изменение № 5



ЗАРЯДКА АМОРТИЗАТОРА АЗОТОМ
фиг. 8-15



ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ АЗОТА В АМОРТИЗАТОРЕ
фиг. 8-16

Влияние температуры окружающего воздуха на величину начальной зарядки амортизатора носовой ноги шасси и зависимость величины обжатия амортизатора, давления в амортизаторе от веса, центровки самолета и температуры окружающего воздуха для самолетов Ил-76М и Ил-76МД показаны на фиг. 8-17, 8-17а.

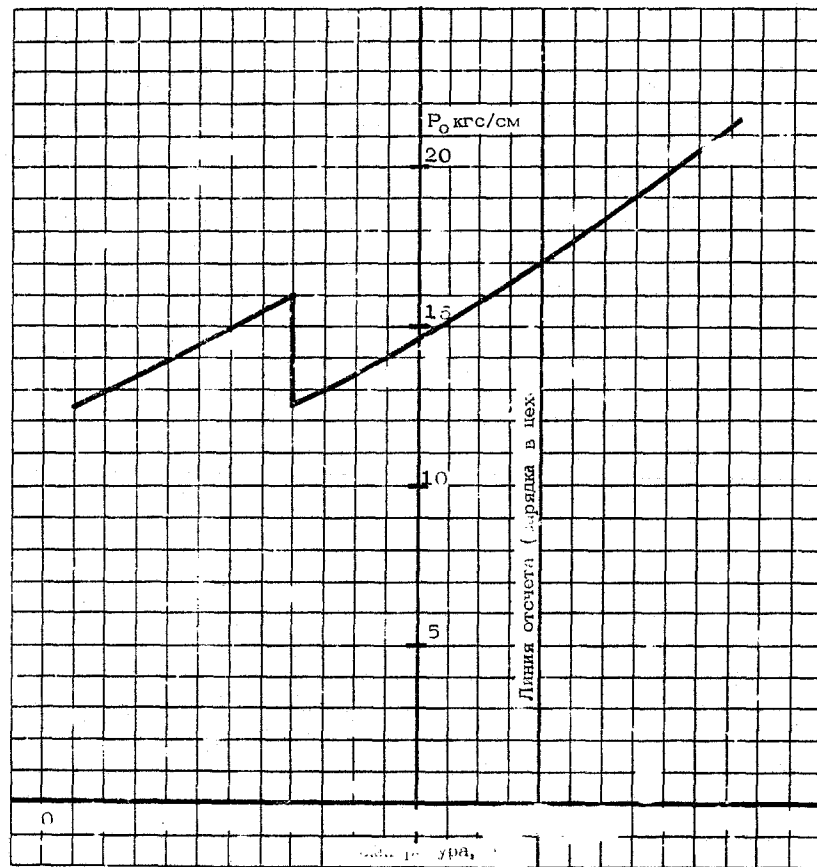


ГРАФИК ЗАВИСИМОСТИ ДАВЛЕНИЯ ЗАРЯДКИ НИЖНЕЙ КАМЕРЫ АМОТИЗАТОРА НОСОВОЙ НОГИ ОТ ТЕМПЕРАТУРЫ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА

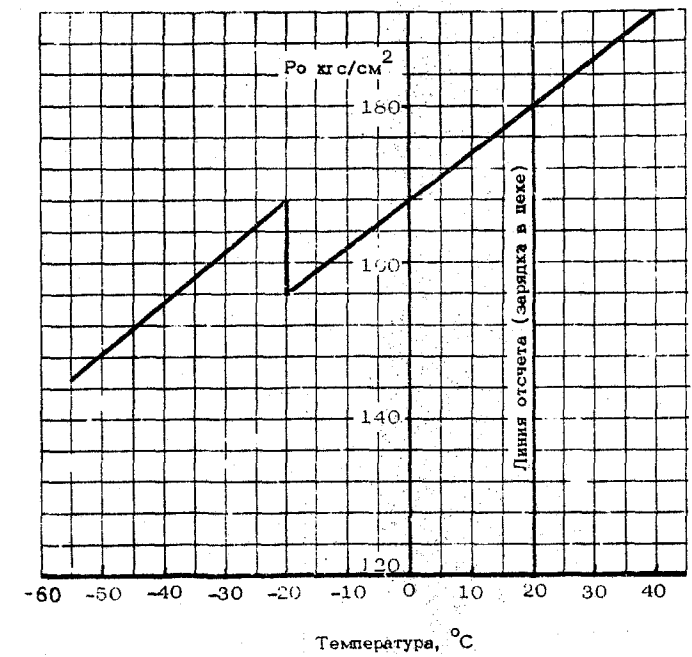


ГРАФИК ЗАВИСИМОСТИ ДАВЛЕНИЯ ВЕРХНЕЙ КАМЕРЫ АМОТИЗАТОРА НОСОВОЙ НОГИ ОТ ТЕМПЕРАТУРЫ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА

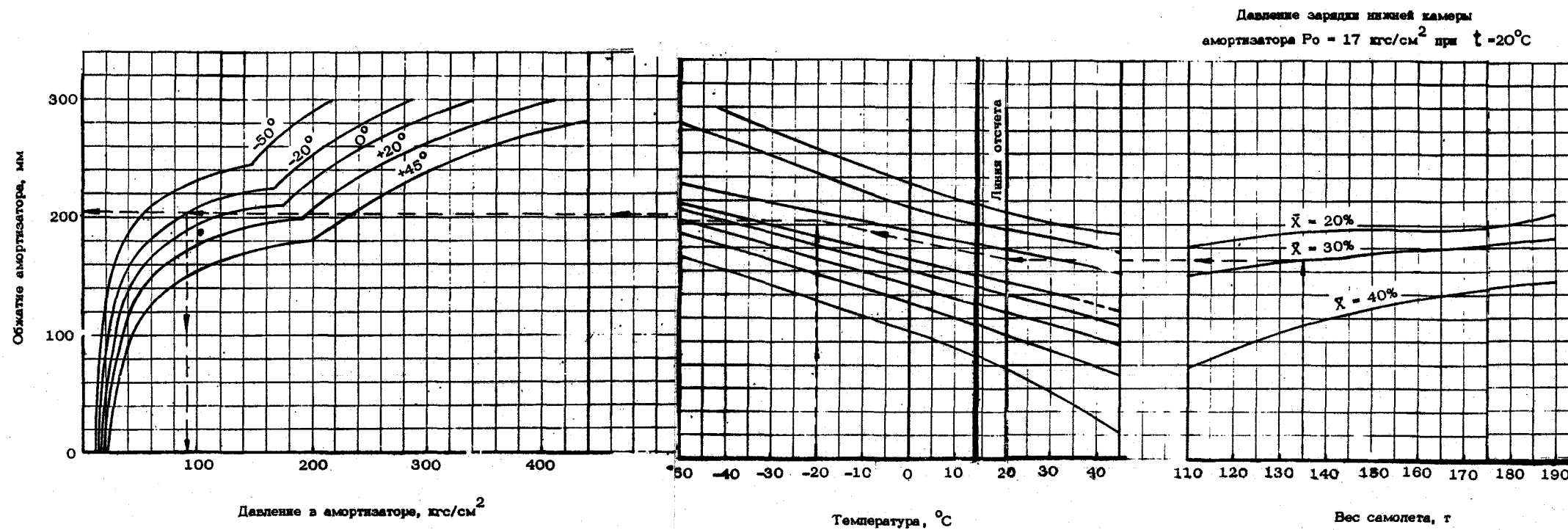
Фиг. 8-17

Серийно с 0083489683, с 033401022 по 0083489678 после выполнения
бкл. Г730-ЕЭВ, БЭГ.

15 сентября 1988г.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 472



ПРИМЕЧАНИЕ: За счет трения в амортизаторе величины обжатий и давления могут колебаться в пределах $\pm 5\%$ от значений, полученных по графикам.

ОБЖАТИЕ АМОТИЗАТОРА, ДАВЛЕНИЕ В АМОТИЗАТОРЕ НОСОВОЙ НОГИ ШАССИ САМОЛЕТОВ ИЛ-76М И ИЛ-76МД В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВЕСА, ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА И ТЕМПЕРАТУРЫ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА

Фиг. 8-17 а

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 472

3. Проверка уровня и дозаливка жидкости в верхнюю камеру амортизатора

Проверка уровня и дозаливка жидкости в верхней камере амортизатора см.гл.32
Инструкции по технической эксплуатации.

И. Зарядка верхней камеры амортизатора азотом (фиг.8-14)

Зарядка верхней камеры амортизатора азотом производится до давления 180 ± 4 кг/см²
в последовательности, изложенной в 8.1 п.3.

К. Проверка давления азота в верхней камере амортизатора (фиг.8-15)

Проверку давления азота в верхней камере проводите в последовательности, изложен-
ной в 8.1 п.И. Давление должно соответствовать указанному в п.И.

Л. Замена жидкости в амортизаторе

См.гл.32-20 Инструкции по технической эксплуатации.

М. Приспособления для обслуживания носовой ноги шасси

Приспособление для дозаливки жидкости в амортизаторы	I.760I.9910.500.000
Стяжной тандер	9903.040.000
Приспособление для зарядки амортизаторов азотом	9905.460.000
Приспособления для проверки давления азота в амортизаторах.....	9910.020.003 9910.020.005
Хомуты на цилиндры створок	9904.210
Динамометрический ключ (для гайки оси колес с левой резьбой)...	I.760I.9102.040.000
Динамометрический ключ (для гайки оси колес с правой резьбой).....	П9020-140
Переходник под тарированную затяжку (для гайки 4220165000 оси колес).....	I.760I.9903.350.000
Съемник подшипников колес КТ-159.....	I.760I.9903.350.000

КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

I. Общая часть (фиг. 9-1)

В кислородной системе самолета применяется газообразный медицинский кислород (ГОСТ 5583-68, сорт I).

Запас кислорода хранится на самолете в двух стационарных баллонах УБН 25/150, установленных на стенке шпангоута № 14 со стороны грузовой кабины, и в двух баллонах КБ-2 переносных кислородных приборов, входящих в состав средств противодымной защиты экипажа (один размещен в кабине экипажа у рабочего места бортрадиста, второй - в грузовой кабине у рабочего места старшего бортоператора).

Потребное количество кислорода для зарядки стационарных баллонов и баллонов переносных приборов составляет ~ 8000 л.

Стационарные баллоны заряжаются кислородом до давления 150 кг/см², баллоны переносных приборов - до давления 30 кг/см².

Зарядка системы производится автомобильной кислородозарядной станцией (типа АКЗС-75) через штуцер зарядки.

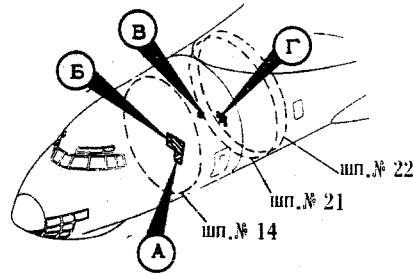
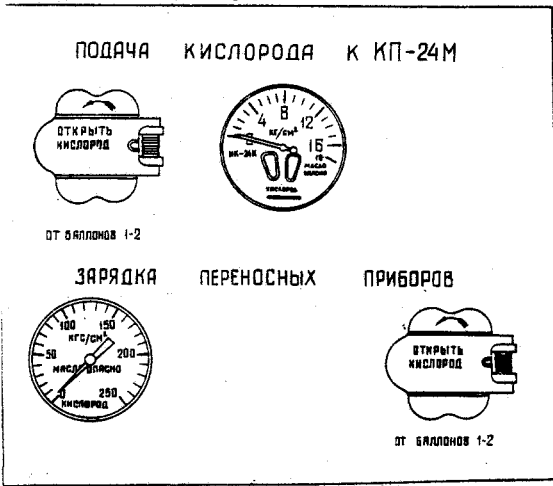
Штуцер зарядный и щиток с агрегатами управления зарядкой размещены с правой стороны фюзеляжа в переднем багажнике на стенке шпангоута № 22.

2. Меры предосторожности при обслуживании кислородного оборудования

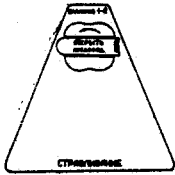
ВНИМАНИЕ! СОЕДИНЕНИЕ КИСЛОРОДА С МАСЛОМ, ЖИРАМИ И СПИРТОМ ВЗРЫВООПАСНО И МОЖЕТ СЛУЖИТЬ ИСТОЧНИКОМ ПОЖАРА.

- (1) Не работайте в загрязненной и промасленной одежде. Перед работой с агрегатами кислородного оборудования тщательно вымойте руки с мылом.
- (2) Не допускайте попадания на приборы, агрегаты и трубопроводы кислородного оборудования масел и смазок.
- (3) Соблюдайте меры противопожарной безопасности. Не допускайте пользования открытым огнем и курения вблизи агрегатов и трубопроводов кислородного оборудования, заполненных кислородом. Перед обслуживанием кислородного оборудования убедитесь в наличии противопожарных средств.
- (4) Не допускайте нарушения герметичности кислородного оборудования.

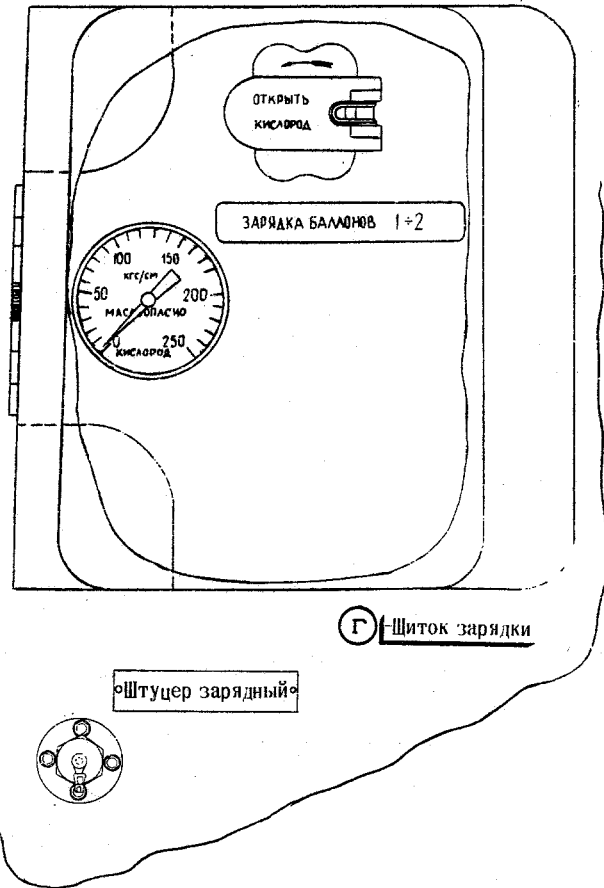
Изменение № 20



А Кислородный щиток старшего бортоператора

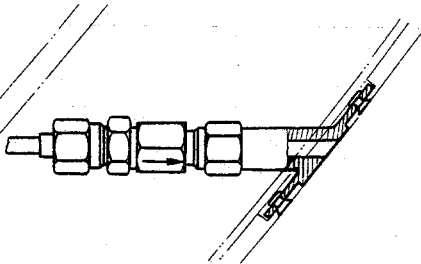


Б Вентиль "Стравливание" на кислородном пульте



Г Шиток зарядки

В Штуцер стравливания



РАЗМЕЩЕНИЕ АГРЕГАТОВ УПРАВЛЕНИЯ ЗАРЯДКОЙ И СТРАВЛИВАНИЕМ КИСЛОРОДА

фиг.9-1

- (5) Перед демонтажом агрегатов, приборов и трубопроводов кислородного оборудования стравите кислород из системы и баллонов за борт.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ОТСОЕДИНЯТЬ ТРУБОПРОВОДЫ ОТ АГРЕГАТОВ И ПРИБОРОВ, А ТАКЖЕ ПОДТЯГИВАТЬ РЕЗЬБОВЫЕ СОЕДИНЕНИЯ ПРИ НАЛИЧИИ В НИХ КИСЛОРОДА ПОД ДАВЛЕНИЕМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

- (6) Перед проверкой работоспособности кислородного оборудования на земле обесточьте самолет и обеспечьте хорошую вентиляцию кабин, открыв двери и форточки.
- (7) При зарядке баллонов кислородом не превышайте допустимого давления. Зарядку производите с учетом температуры окружающего воздуха.
- (8) Кислородные вентили открывайте осторожно, не допуская их повреждений.
- (а) Открывая вентиль на щитке зарядки или на кислородном пульте, его маховичок поворачивайте медленно, не прилагая больших усилий. Откидной рукояткой вентиля пользуйтесь лишь в начальной стадии его открытия.
- (б) Закрывая вентиль, не прилагайте чрезмерных усилий к его маховичку; маховичок поворачивайте от руки, без применения откидной рукоятки.

ВНИМАНИЕ! ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОТКИДНОЙ РУКОЯТКОЙ ПРИ ЗАКРЫТИИ ВЕНТИЛЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ, ТАК КАК БОЛЬШИЕ УСИЛИЯ ВЫЗЫВАЮТ СНЯТИЕ СЕДЛА КЛАПАНА И ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫЙ ВЫХОД ВЕНТИЛЯ ИЗ СТРОЯ.

3. Зарядка кислородом

а. Подготовка к зарядке

- (1) Убедитесь в том, что все меры предосторожности приняты.
- (2) Проверьте давление кислорода в баллонах:
- (а) Убедитесь в том, что вентили подачи кислорода на рабочих местах экипажа закрыты, вентиль "Стравливание" на кислородном пульте в грузовой кабине закрыт и законтрен.
- (б) Откройте на щитке старшего бортоператора вентиль "Зарядка переносных приборов" и по показанию манометра, расположенного слева от вентиля, определите давление в баллонах.
- (в) Сравните показания манометра с данными таблицы на крышке щитка зарядки (см. табл. I) и определите давление зарядки баллонов.
- (3) Убедитесь по паспорту на АКЗС в том, что кислород в станции соответствует ГОСТ 5583-68 и имеется разрешение на зарядку баллонов кислородом.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. I. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ЗАРЯДКУ БОРТОВЫХ БАЛЛОНОВ ИЗ

Изменение № 10

ТРАНСПОРТНЫХ БАЛЛОНОВ БЕЗ НАДПИСИ "МЕДИЦИНСКИЙ КИСЛОРОД" И БЕЗ НАЛИЧИЯ ПАСПОРТА НА КИСЛОРОД, А ТАКЖЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ЗАРЯДКИ КИСЛОРОД, НЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ТРЕБОВАНИЯМ ГОСТ 5583-68.

2. ЕСЛИ КИСЛОРОД ИЗ СИСТЕМЫ БЫЛ СТРАВЛЕН ПОЛНОСТЬЮ И СИСТЕМА БЫЛА РАЗРЕЖЕНА БОЛЕЕ 2 ЧАСОВ, ТО ЕЕ НЕОБХОДИМО ПЕРЕД ЗАРЯДКОЙ КРАТКОВРЕМЕННО 2-3 РАЗА ЗАПОЛНИТЬ НА 30% ОБЪЕМА КИСЛОРОДОМ И СТРАВИТЬ ЕГО.
3. ЕСЛИ КИСЛОРОД В БАЛЛОНАХ НЕ БЫЛ ИСПОЛЬЗОВАН В ТЕЧЕНИЕ ШЕСТИ МЕСЯЦЕВ, ПОЛНОСТЬЮ СТРАВИТЕ ЕГО И ЕНОВЬ ЗАРЯДИТЕ БАЛЛОНЫ.
4. ЗАРЯЖАТЬ БОРТОВЫЕ БАЛЛОНЫ САМОЛЕТА КИСЛОРОДОМ БЕЗ ЗАЗЕМЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ КИСЛОРОДОЗАРЯДНОЙ СТАНЦИИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Б. Зарядка бортовых стационарных баллонов

- (1) Откройте крышку люка переднего багажника, обеспечив доступ к щитку и штуцеру зарядки кислородом.
- (2) Откройте крышку щитка зарядки и отверните заглушку зарядного штуцера.
- (3) Продуйте зарядный шланг АКЭС кислородом, подсоедините его к зарядному штуцеру самолета и подайте кислород для зарядки баллонов, руководствуясь инструкцией по эксплуатации АКЭС. Давление зарядки контролируйте по манометру на щитке зарядки. Зарядку прекращайте, когда давление в баллонах достигнет величины, указанной в таблице на крышке зарядного щитка (табл. I).
- (4) После заполнения баллонов кислородом, прекратите подачу кислорода от АКЭС и закройте на щитке зарядки вентиль "Зарядка баллонов I-2".
- (5) Стравите кислород из зарядного шланга АКЭС и отсоедините его от бортового зарядного штуцера.

Таблица I

Зависимость давления кислорода в стационарных баллонах
от температуры окружающего воздуха

Температура, °С	Давление, кг/см ²	Температура, °С	Давление, кг/см ²
+50	165	-5	140
+45	164	-10	137
+40	162	-15	134
+35	160	-20	132
+30	158	-25	129
+25	155	-30	126
+20	152	-35	124

16, 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20
Продолжение

Температура, °С	Давление, кг/см ²	Температура, °С	Давление, кг/см ²
+15	150	-40	121
+10	147	-45	119
+5	145	-50	116
0	142		

ПРИМЕЧАНИЕ. При температуре окружающего воздуха, превышающей +50°C, баллоны заряжайте до давления 165 кг/см², при температуре ниже -50°C - до давления 116 кг/см².

- (6) Установите заплушки на штуцер, затяните его ключом, закройте крышку щитка зарядки и крышку люка переднего багажника.
- (7) Проверьте давление кислорода в баллонах по манометру на щитке зарядки переносных приборов.

4. Стравливание кислорода из стационарных баллонов

Кислород стравливается из стационарных баллонов и системы за борт в случаях:

превышения давления кислорода в баллонах сверх значения, допустимого по температурным условиям;

истечения календарного срока хранения кислорода в баллонах;

перед демонтажом агрегатов, приборов и трубопроводов стационарных кислородного оборудования.

- (1) Убедитесь в том, что перед штуцером стравливания нет обслуживающего персонала, средств аэродромного обслуживания и замасленного протирочного материала.
- (2) Откройте вентиль "Зарядка переносных приборов" на щитке старшего бортоператора и по манометру, расположенному слева от вентиля, определите давление в баллонах.
- (3) Расконтрите вентиль "Стравливание" на кислородном пульте в грузовой кабине, откиньте рукоятку и откройте вентиль.
- (4) Следите за падением давления по манометру на щитке старшего бортоператора. После падения давления кислорода до требуемой величины закройте, законтрите, опломбируйте вентиль "Стравливание" и закройте вентиль "Зарядка переносных приборов".

5. Зарядка баллонов переносных кислородных приборов и стравливание из них кислорода

А. Зарядка

Зарядка баллонов переносных кислородных приборов производится одновременно с зарядкой стационарных баллонов при помощи бортового зарядного шланга КШ-II, распо-

руководство по аэродромному обслуживанию

Изменение № 20

ложенного рядом со щитком старшего бортоператора в грузовой кабине.

Давление зарядки баллона не должно превышать 30 кг/см^2 при температуре окружающего воздуха $+15^\circ\text{C}$ (при других значениях температуры см.табл.2).

- (1) Откройте замок крепления, извлеките прибор из ложеента за ляжку и поднесите его к месту размещения зарядного шланга (у кислородного пульта в грузовой кабине).
- (2) Убедитесь в том, что все меры предосторожности выполнены и отсоедините шланг дымозащитной маски от расходного штуцера прибора.
- (3) Поверните хомутик замка зарядного шланга и извлеките из него заглушку.
- (4) Присоедините зарядный шланг к зарядному штуцеру прибора и откройте его запорный вентиль.
- (5) Откройте на щитке старшего бортоператора вентиль "Зарядка переносных приборов".
- (6) Зарядите баллон, контролируя давление по манометру переносного прибора, руководствуясь данными табл.2.

Таблица 2

Зависимость давления кислорода в баллоне переносного прибора
от температуры окружающего воздуха

Температура, $^\circ\text{C}$	Давление, кг/см	Температура, $^\circ\text{C}$	Давление, кг/см^2
+50	33,6	-5	28,0
+45	33,0	-10	27,4
+40	32,6	-15	26,9
+35	32,0	-20	26,4
+30	31,6	-25	25,9
+25	31,0	-30	25,4
+20	30,6	-35	24,9
+15	30,0	-40	24,3
+10	29,5	-45	23,9
+5	29,0	-50	22,8
0	28,4		

ПРИМЕЧАНИЕ. При температуре воздуха выше $+35^\circ\text{C}$ баллоны заряжайте до давления 32 кг/см^2 , а при температуре -50°C - до давления 23 кг/см^2 .

- (7) Зарядку прекратите тогда, когда давление кислорода в баллоне прибора достигнет величины, указанной в табл.2.
- (8) После наполнения баллона кислородом до требуемого давления:
 - (а) Закройте вентиль на щитке старшего бортоператора "Зарядка переносных приборов".

- (б) Закройте запорный вентиль переносного прибора.
- (в) Откройте вентиль аварийной подачи и стравите кислород из прибора шланга.
ВНИМАНИЕ! ДО СТРАВЛИВАНИЯ ДАВЛЕНИЯ КИСЛОРОДА ИЗ ПЕРЕНОСНОГО ПРИБОРА ЗАРЯДНЫЙ ШЛАНГ ОТ НЕГО НЕ ОТСОЕДИНЯТЬ.
- (9) При давлении кислорода в приборе, равном нулю, закройте вентиль аварийной подачи и отсоедините зарядный шланг от переносного прибора.
- (10) Присоедините шланг дымозащитной маски к расходному штуцеру прибора и установите прибор на свое место.

Б. Стравливание

ВНИМАНИЕ! 1. СТРАВЛИВАТЬ КИСЛОРОД ИЗ БАЛЛОНА ПЕРЕНОСНОГО КИСЛОРОДНОГО ПРИБОРА РАЗРЕШАЕТСЯ ТОЛЬКО ВНЕ САМОЛЕТА.

2. ПРИ СТРАВЛИВАНИИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗАКРЫВАТЬ ВЫХОД КИСЛОРОДА ИЗ ПРИБОРА, ТАК КАК ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ОТКАЗУ ПРИБОРА.

3. ПЕРЕД СТРАВЛИВАНИЕМ ОТСОЕДИНИТЕ ШЛАНГ ДЫМОЗАЩИТНОЙ МАСКИ.

- (1) Откройте запорный вентиль прибора.
- (2) Включите аварийную подачу, повернув вентиль аварийной подачи по направлению стрелки до упора. Кислород должен выходить из прибора непрерывной струей.
- (3) Следите за падением давления кислорода по манометру прибора.
- (4) После стравливания кислорода до необходимого давления закройте вентиль аварийной подачи и запорный вентиль прибора.

10

ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

От обледенения на самолете защищены крыло, оперение, силовые установки (воздухозаборники, направляющие аппараты и коки), стекла кабины экипажа, приемники полного давления и датчики углов атаки (фиг.10-1).

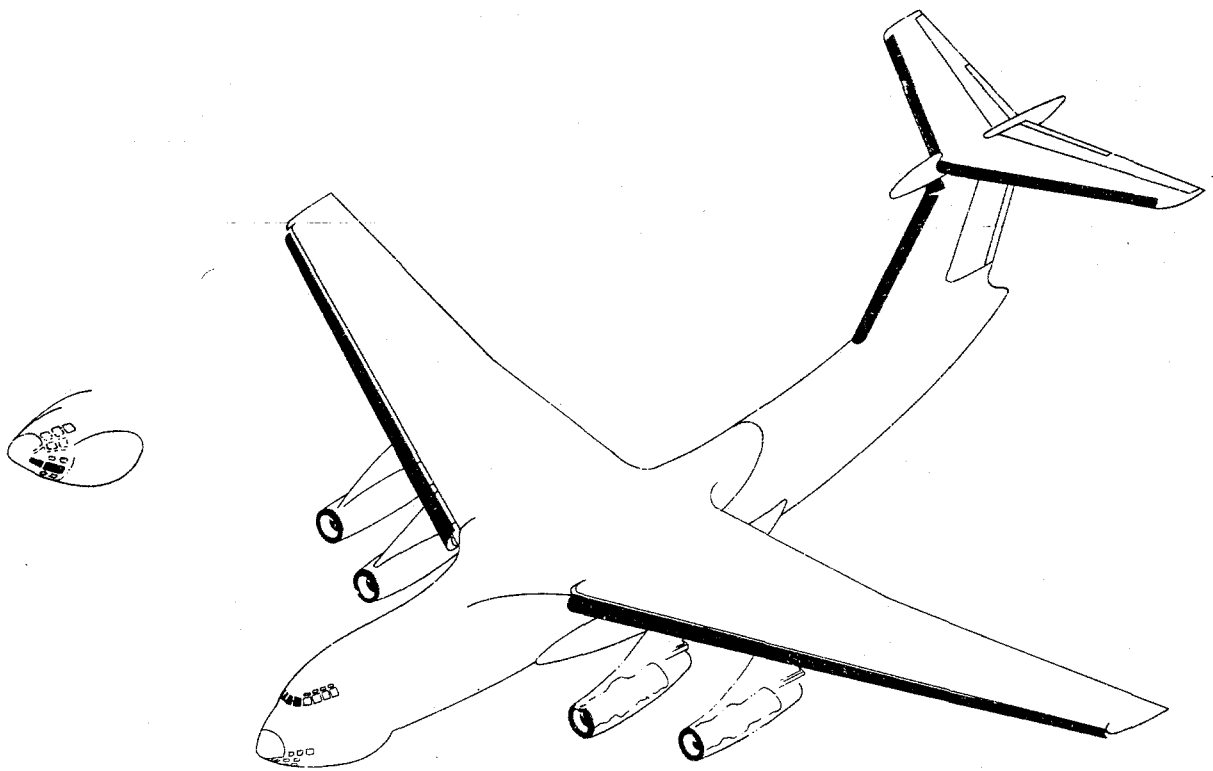


СХЕМА ОБОГРЕВАЕМЫХ МЕСТ

фиг.10-1

Предкрылки и воздухозаборники обгреваются воздухом, отбираемым от компрессоров двигателей. Носки крыльев, хвостовое оперение, стекла, датчики сигнализаторов обледенения, приемники полного давления и флюгеры датчиков углов атаки обгреваются электричеством.

руководство по аэродромному обслуживанию

Перед вылетом самолета необходимо подключить наземный источник электропитания и проверить противообледенительную систему по технологии, изложенной в гл.35 Инструкции по технической эксплуатации:

- (1) Исправность ламп сигнализации.
- (2) Работу заслонок включения обогрева предкрылков.
- (3) Работоспособность противообледенителей воздухозаборников двигателей по срабатыванию всех четырех заслонок.
- (4) Работу стеклоочистителей.
- (5) Исправность нагревательных элементов приемников полного давления.

После проверки системы отключите наземный источник электропитания.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20

II

БЫТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

В состав бытового оборудования входят: оборудование кабин экипажа, грузовой кабины, буфет и туалетное помещение.

Оборудование кабины экипажа

На верхней палубе кабины установлены рабочие места пилотов, бортрадиста и бортинженера. В носовой части нижней палубы установлено рабочее место штурмана.

В задней части верхней палубы кабины между шпангоутами № II-I4 расположен технический отсек, в котором размещен буфет, столик экипажа и два дополнительных сидения.

В буфете установлены два электрокипяtilьника и электроплитка для подогрева пищи.

Оборудование грузовой кабины

У герметической перегородки шпангоута № I4 размещено рабочее место старшего бортового оператора.

Для сопровождающих грузы в грузовой кабине установлены 6 сидений. Кроме того, в грузовой кабине размещены два бытовых шкафа и два шкафа для техдокументации.

Оборудование туалетного помещения (фиг. II-2)

Туалетное помещение расположено по левому борту фюзеляжа между шпангоутами № II-I4. Вход в туалетное помещение из грузовой кабины.

Туалет оборудован, умывальником и унитазом, работа которых обеспечивается системой водоснабжения и удаления отходов.

Система водоснабжения состоит из двух съемных водяных баков ёмкостью по 20 литров, трубопровода и крана умывальника. К системе удаления отходов относятся раковина умывальника с гидрозатвором и унитаз.

А. Система водоснабжения

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ МИНУСОВОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА ЗАПРАВКУ И УСТАНОВКУ ВОДЯНЫХ БАКОВ ПРОИЗВОДИТЕ ТЕПЛОЙ ВОДОЙ НЕПОСРЕДСТВЕННО ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ. СЛИВ ОСТАТКА ВОДЫ ПРОИЗВОДИТЕ СРАЗУ ЖЕ ПОСЛЕ ПОЛЕТА ДО ОХЛАЖДЕНИЯ ТУАЛЕТА.

Заправка водой

- (1) Откройте замок крепления водяного бака и снимите бак.
- (2) Вне самолета снимите крышку бака и промойте бак.
- (3) Залейте бак водой и установите на место его крышку, заперев ее замками.
- (4) Установите бак на место; убедитесь в том, что бак плотно и до конца вошел в гнездо для надежного подключения его к трубопроводу подведения воды к крану умывальника.

Изменение № 185 РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Оборудование кабины экипажа. На верхней палубе оборудованы рабочие места летчиков, радиста, старшего бортового техника и дополнительное сиденье старшего бортового техника по АДО (авиационного десантного оборудования). В носовой части нижней палубы оборудовано рабочее место штурмана и одно запасное сиденье. В задней части кабины между шпангоутами № II-14 расположен технический отсек, по левому борту которого размещается буфетная стойка и установлены шесть сумок бортпайка. В кабине установлены три лежака, предназначенные для отдыха членов экипажа.

Буфет установлен в кабине экипажа по левому борту в районе шпангоута № 13. В нем размещены два электрокипяильника, бокс для вторых блинц и сумка бортпайка.

Оборудование грузовой кабины. У герметичной перегородки по шпангоуту № 14 размещено основное рабочее место старшего бортового техника по АДО. Кроме этого, в кабине установлены бытовой шкаф, шкаф для технической документации и шкаф для кислородных масок.

Оборудование кормовой кабины. Одно рабочее место размещено за шпангоутом № 90, там же предусмотрена установка термоса, сумки бортпайка и санитарного бачка.

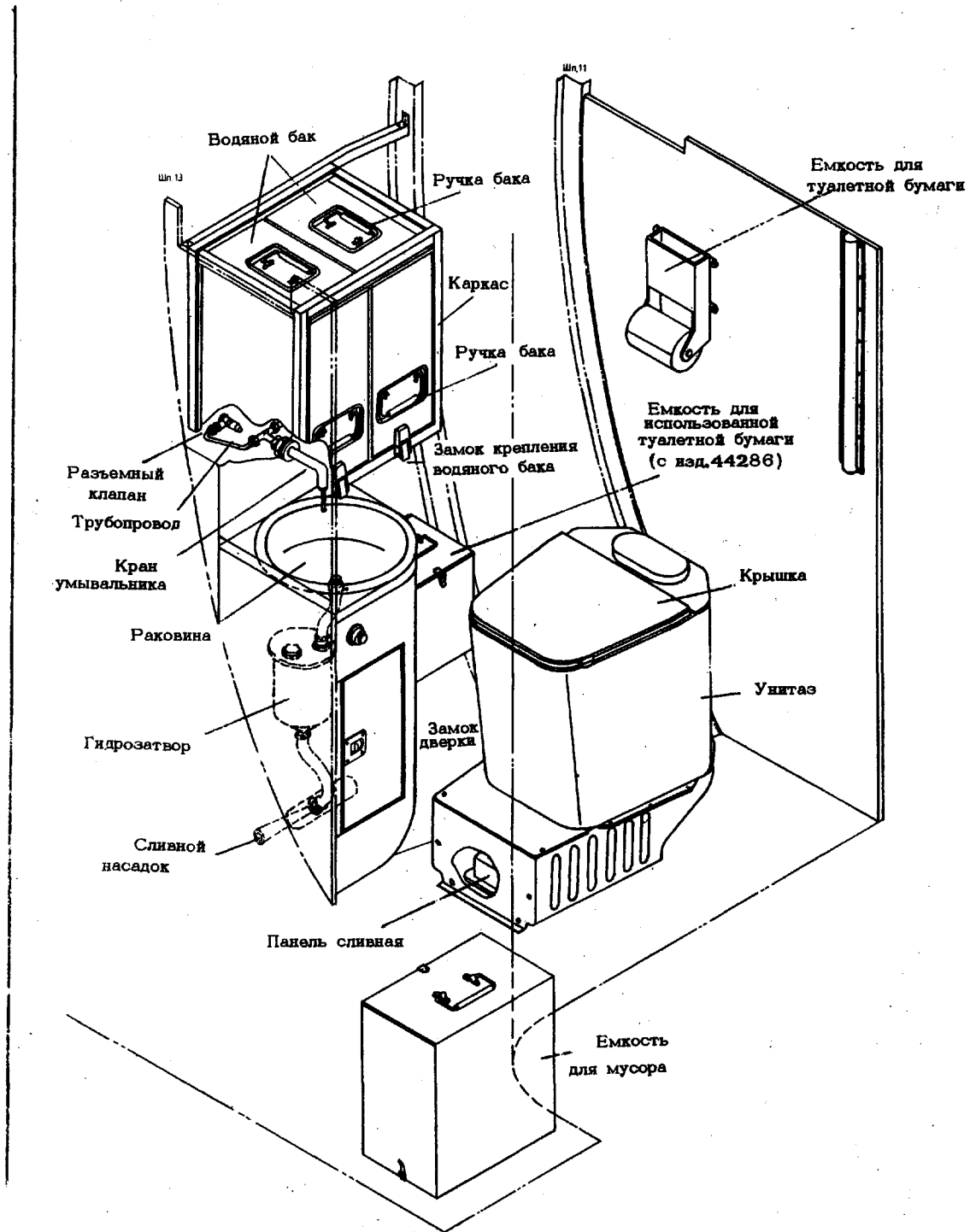
Оборудование туалетного помещения. У герметической перегородки шпангоута № 14 по левому борту размещено туалетное помещение, в котором имеются, два съемных водяных бака емкостью по 25 литров каждый, раковина с гидрозатвором, унитаз со сливной панелью, емкости для туалетной и использованной бумаги и емкость для мусора (фиг. II-2). Для подхода к сливной панели снаружи на борту фюзеляжа имеется люк.

A. Система водоснабжения

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ МИНУСОВОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ОКРУЖАЮЩЕГО ВОЗДУХА ЗАПРАВКУ И УСТАНОВКУ ВОДЯНЫХ БАКОВ ПРОИЗВОДИТЕ ТЕПЛОЙ ВОДОЙ НЕПОСРЕДСТВЕННО ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ. СЛИВ ОСТАТКА ВОДЫ ПРОИЗВОДИТЕ СРАЗУ ЖЕ ПОСЛЕ ПОЛЕТА ДО ОХЛАЖДЕНИЯ ТУАЛЕТА.

Заправка водой

- (1) Откройте замок крепления водяного бака и снимите бак.
- (2) Вне самолета снимите крышку бака и промойте бак, пользуясь чистой ветошью.
- (3) Залейте бак водой и установите на место его крышку, заперев ее замками.
- (4) Установите бак на место, убедитесь в том, что бак плотно и до конца вошел в гнездо для надежного подключения его к трубопроводу подведения воды к крану умывальника.



ОБЩИЙ ВИД ТУАЛЕТА
фиг. 1

3 января 1991

Серийно с 05176, с ПЗ28 по 03121 после
выполнения бкл. № 1012 БУТ

II. Стр. 3
(Т)

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 185

- (5) Закрепите бак замком.
- (6) Убедитесь в том, что в месте соединения бака с трубопроводом нет подтекания воды.
- (7) Проверьте подачу воды из крана унитазника.

Слив воды

- (1) Снимите водяной бак и вылейте остаток воды в специально отведенное место вне самолета.
- (2) Промойте бак чистой водой и просушите или вытрите насухо.
- (3) Установите бак на место (см. пп. 4, 5 "Заправка водой").

Б. Заправка химикодкостью

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА ЗАПРАВЛЯЙТЕ ЕМКОСТЬ УНИТАЗА ХИМИКОДКОСТЬЮ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ПРОГРЕВА ФУЗЕЛЯЖА ОТ НАЗЕМНЫХ ИЛИ БОРТОВЫХ СРЕДСТВ. ДЛЯ ЗАПРАВКИ ПОЛЬЗУЙТЕСЬ ИСПРАВНЫМИ СПЕЦИАЛЬНЫМИ МАШИНАМИ С НОРМАЛИЗОВАННЫМИ НАКОНЕЧНИКАМИ НА ШЛАНГАХ ЗАПРАВКИ. ПРИ ЗАПРАВКЕ ХИМИКОДКОСТИ НЕ ДОПУСКАЙТЕ ЕЕ ПОПАДАНИЯ НА ФУЗЕЛЯЖ.

- (1) Откройте на фюзеляже люк сливной панели.
- (2) Снимите крышку со штуцера промывки и заправки сливной панели и подсоедините наконечник шланга заправки специальной машины.
- (3) Заправьте 5,5 л химикодкости в сливную емкость унитаза. Количество химикодкости при заправке контролируйте по расходомеру специальной машины.
- (4) Подключите вакуумнасос специальной машины на отсос химикодкости из магистрали заправки в специальную машину.
- (5) Отсоедините наконечник шланга специальной машины от штуцера промывки и заправки.
- (6) Удалите остатки химикодкости с фюзеляжа, установите крышку на штуцер промывки и заправки и закройте люк.

Слив нечистот

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА СЛИВАТЬ ОТБОСЫ ИЗ СЛИВНОЙ ЕМКОСТИ НЕОБХОДИМО ДО ОХЛАЖДЕНИЯ ФУЗЕЛЯЖА САМОЛЕТА.

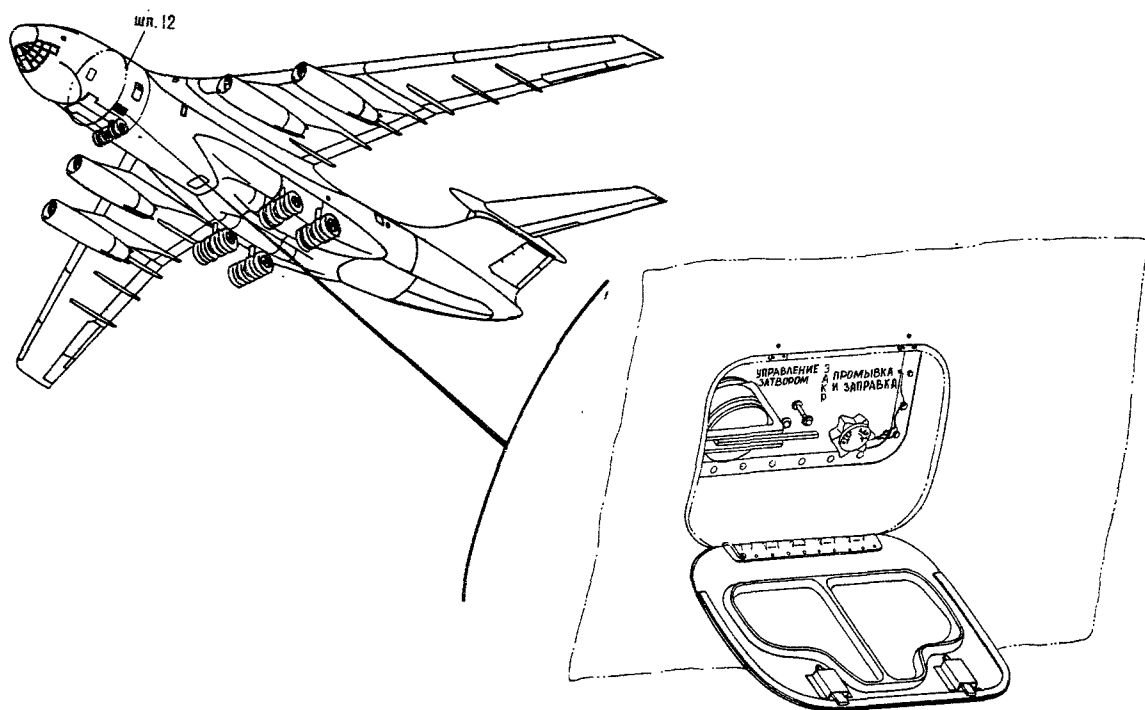
Слив

- (1) Откройте на фюзеляже крышку люка сливной панели.
- (2) Снимите крышку со штуцера слива сливной панели.
- (3) Подсоедините к штуцеру слива панели наконечник сливного шланга специальной машины.

- (4) Снимите крышку со штуцера промывки и заправки панели.
- (5) Подсоедините к штуцеру промывки и заправки наконечник шланга подачи воды и химжидкости специальной машины.
- (6) Откройте шаровой затвор сливной емкости унитаза, повернув переключатель сливной панели в положение "Откр.".
- (7) Включите на специальной машине вакуумнасос, откройте клапан наконечника сливного шланга и слейте отбросы.
- (8) После окончания слива отбросов, не отсоединяя шланга от штуцера слива, приступите к промывке сливной емкости унитаза.

Промывка

- (1) Включите на специальной машине подачу горячей воды.
- (2) Промойте сливную емкость унитаза.
- (3) Промойте чашу унитаза горячей водой с мощным средством.
- (4) Промойте сидение и крышку 3% раствором нейтрального мыла.
- (5) После полного стекания воды по сливному шлангу, закройте шаровой затвор и клапан наконечника сливного шланга.
- (6) Отсоедините наконечники от штуцеров на сливной панели.
- (7) Закройте крышками штуцера на сливной панели.
- (8) Закройте лжк.



ЗАПРАВКА ХИМЖИДКОСТЬЮ И СЛИВ НЕЧИСТОТ

Фиг. II-3

НАЗЕМНОЕ КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ

I. Общая часть

Кондиционирование в наземных условиях выполняется:

- для охлаждения кабин при температуре наружного воздуха выше +25°C;
- для обогрева кабин при температуре наружного воздуха ниже +10°C;
- для вентиляции кабин при температуре наружного воздуха от +10 до +25°C;
- для охлаждения блоков радио и спецаппаратуры.

Наземное кондиционирование осуществляется, как правило, бортовыми средствами с использованием бортовой ВСУ или аэродромной установки воздушного запуска (УВЗ). Оно может осуществляться также от работающего двигателя.

Для наземного кондиционирования кабины экипажа может применяться наземный кондиционер производительностью не менее 3000 кг/час. Для вентиляции грузовой кабины используются бортовые вентиляторы.

Бортовой штуцер для подсоединения наземного кондиционера расположен внизу на правом борту фюзеляжа между шпангоутами № 15 и 16 (фиг. I2-1).

2. Кондиционирование кабины экипажа от наземного кондиционера

Перед началом кондиционирования включите электропитание и АЭС СКВ и САРД.

A. Подключение кондиционера

- (1) Установите переключатели "Разгерметизация груз. кабины - Упр. от опер." на пульте сигнализации и управления грузозликом в кабине штурмана в положение "Разгерметизация груз. кабины". При этом должно загореться табло "Разгерм. включена" (на всех панелях).
- (2) Откройте двери в кабину экипажа и в туалет, закройте входной люк в полу кабины пилотов.
- (3) Откройте крышку люка для подсоединения наземного кондиционера (на правом борту фюзеляжа) между шпангоутами № 15-16.
- (4) Откройте заслонку бортового штуцера кондиционирования кабины экипажа.
- (5) Подсоедините шланг кондиционера к бортовому штуцеру.

Изменение № 20

- (6) Перекрывную заслонку обдува радиоаппаратуры закройте при обогреве кабины и откройте - при охлаждении кабины.

ПРИМЕЧАНИЕ. Стопор закрытого положения обратного клапана в трубопроводе подачи воздуха в кабину экипажа должен стоять в положении "Откр." и законтрен.

- (7) Включите наземный кондиционер. Температура воздуха, подаваемого на обогрев кабины, должна быть не выше 80°С.

ПРИМЕЧАНИЕ. Эксплуатацию наземного кондиционера производите в соответствии с инструкцией завода-изготовителя.

Б. Отключение кондиционера

- (1) Выключите наземный кондиционер.
- (2) Отсоедините шланг кондиционера от бортового штуцера.
- (3) Закройте заслонку бортового штуцера и зафиксируйте ее в крайнем положении.
- (4) Закройте крышку люка для подсоединения наземного кондиционера.
- (5) Установите переключатели "Разгерметизация груз. кабины - упр. от опер." на пульте сигнализации и управления грузоплком в кабине штурмана в исходное (среднее) положение, при этом соответствующие табло погаснут.
- (6) Установите перекрывную заслонку обдува радиоаппаратуры в исходное положение (закрыто).

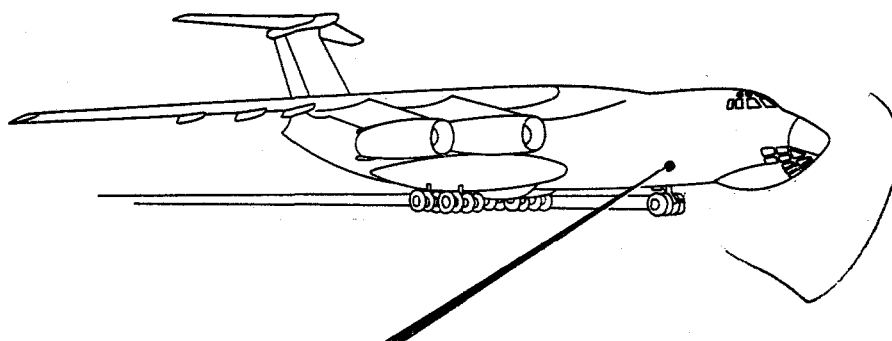
3. Кондиционирование от ВСУ, УВЗ и от работающего двигателя

Кондиционирование от ВСУ, УВЗ и от работающего двигателя, а также вентиляция грузовой кабины производится в соответствии с подразделом 6.8 "Руководства по летной эксплуатации".

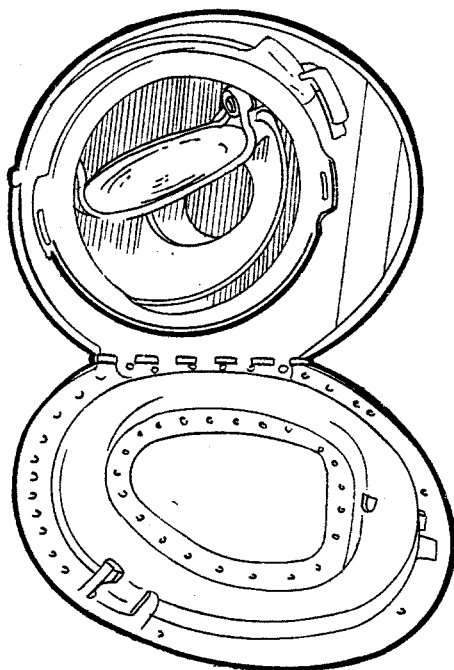
Ил. 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

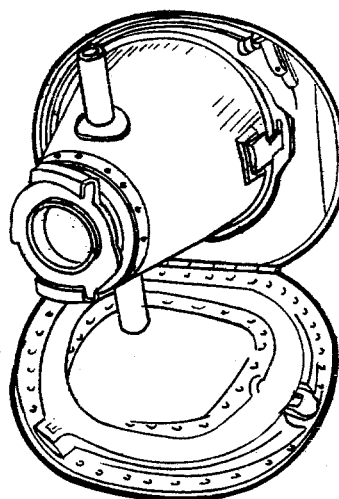
Изменение № 20



Крышка люка



Штуцер кондиционирования



Переходник установленный на штуцер кондиционирования

КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ НА ЗЕМЛЕ

фиг. 12-1

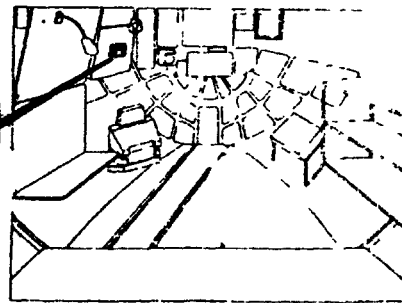
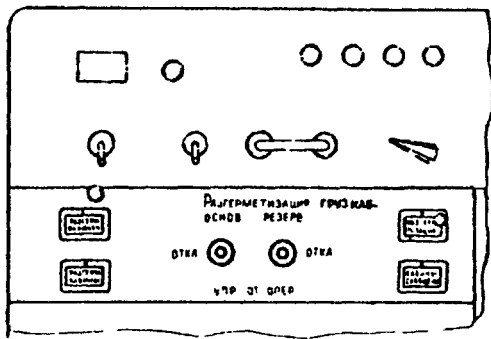
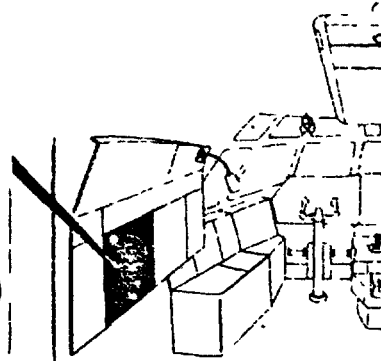
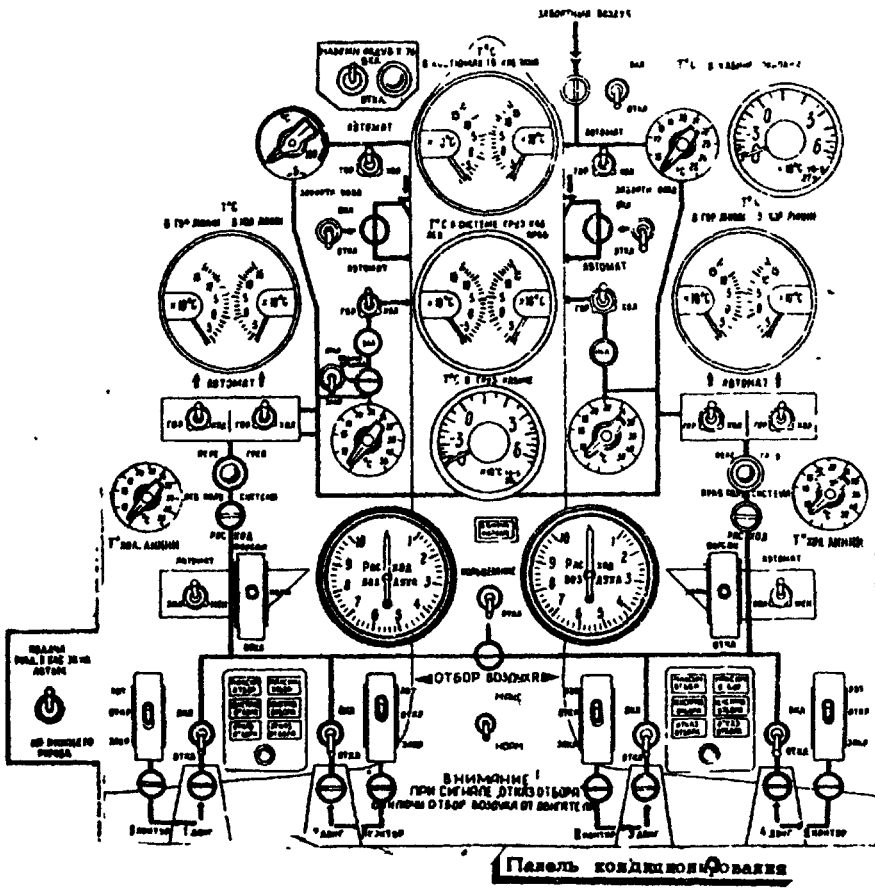
10 июля 1978

12 стр.3

Ил. 76

руководство по аэродромному обслуживанию

Изменение № 185



КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ И ВЕНТИЛЯЦИЯ КАБИН НА ЗЕМЛЕ

фиг. I2-2

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Аварийно-спасательное оборудование предназначено для спасения экипажа и сопровождающих лиц при возникновении аварийной обстановки. Оно обеспечивает возможность покидания самолета после вынужденной посадки на землю или на воду, а также тушение пожара на самолете в случае его возникновения.

В состав спасательного оборудования входят два надувных спасательных плота, спасательные жилеты, спасательные веревочные канаты и лестница, аварийные топоры, огнетушители и санитарная аптечка.

Расположение аварийно-спасательного оборудования на самолете показано на фиг. 13-1. Спасательный плот ПСН-6А для летного экипажа размещается в специальном обогреваемом контейнере, установленном в зализе центроплана крыла, а спасательный плот ПСН-6АМ (в морской упаковке) для сопровождающих лиц - на специальной платформе на полу кабины экипажа. Спасательные жилеты размещаются в специальных карманах на шпангоуте № 14 в кабине экипажа.

Спасательные веревочные канаты и аварийные топоры установлены около входных дверей и аварийных выходов, а спасательная лестница - в кабине экипажа. Огнетушители установлены в обеих кабинах самолета (см. раздел 14. "Противопожарная система"), санитарная аптечка - в кабине экипажа.

Покидание самолета в аварийных случаях может быть осуществлено при помощи спасательных канатов через:

- две входные двери грузовой кабины;
- четыре аварийных выхода;
- две аварийные форточки кабины экипажа;
- верхний аварийно-эксплуатационный люк по спасательной лестнице.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20

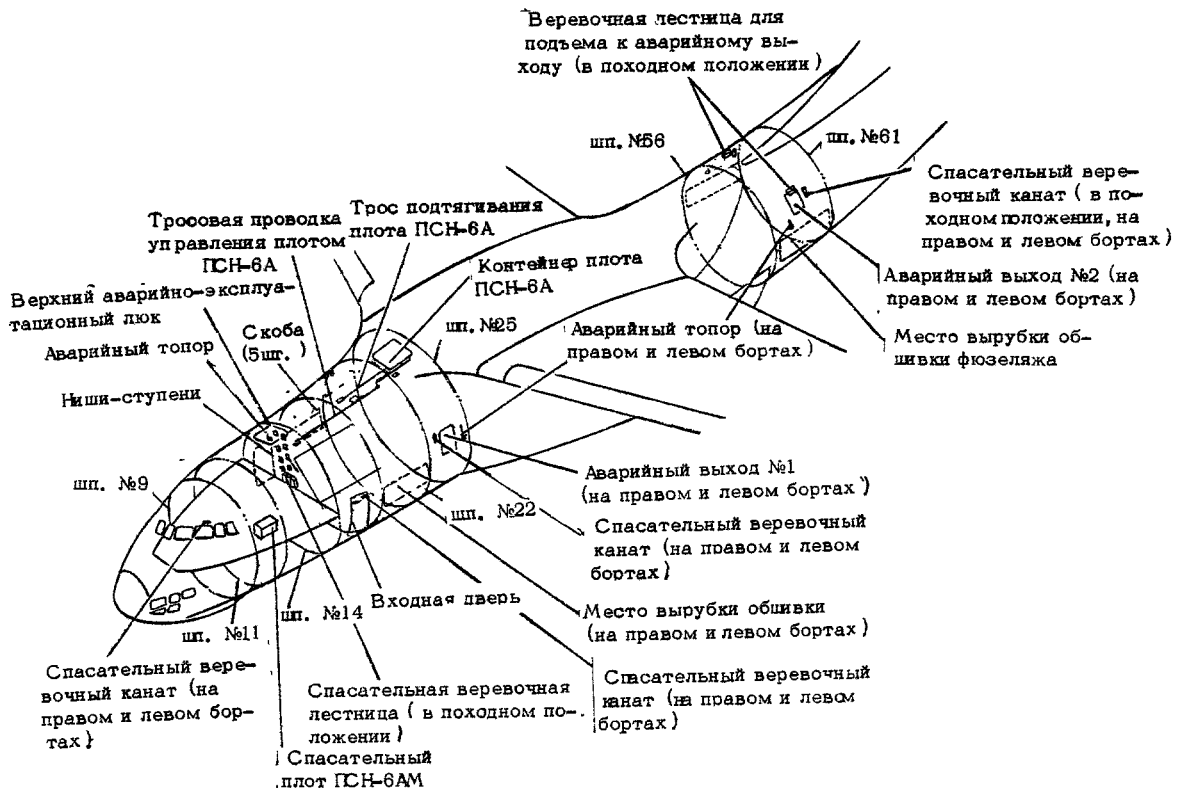


СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ И АВАРИЙНЫХ ВЫХОДОВ

фиг. 13-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 302

Особенности зимней эксплуатации двигателей

Перед запуском двигателя убедитесь в отсутствии льда на элементах его входного канала.

При температуре наружного воздуха 0°C и ниже проверьте от руки вращение ротора первого каскада компрессора.

Если ротор не вращается, необходимо устранить примерзание лопаток ротора первого каскада к корпусу двигателя, для чего продуть газоздушный тракт двигателя со стороны входа горячим воздухом с температурой не более 80°C .

При эксплуатации двигателя на маслах МК-8 и МК-8П при температурах окружающей среды минус 30°C и ниже, если стоянка двигателя была более двух часов, перед запуском необходимо подогреть от аэродромных средств горячим воздухом с температурой не выше 80°C насос-регулятор НР-30КП, нижнюю часть входного направляющего аппарата с лопатками, по которым проходит масло, топливо-масляный радиатор, маслбак, переднюю и заднюю коробки приводов, корректор частоты агрегата РППО-30КП и воздушный стартер СТВ-3.

Подогрев следует производить в течение не менее 20 мин до повышения температуры масла на входе в двигатель до плюс 10°C .

При температуре окружающей среды ниже минус 40°C , если стоянка самолета предполагается более четырех часов, необходимо произвести следующее:

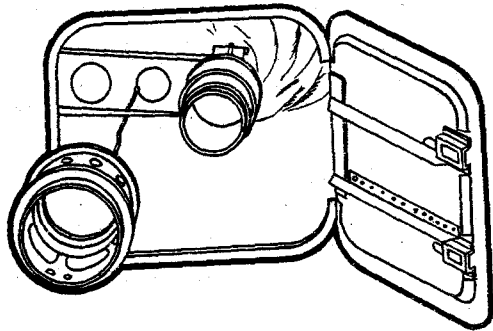
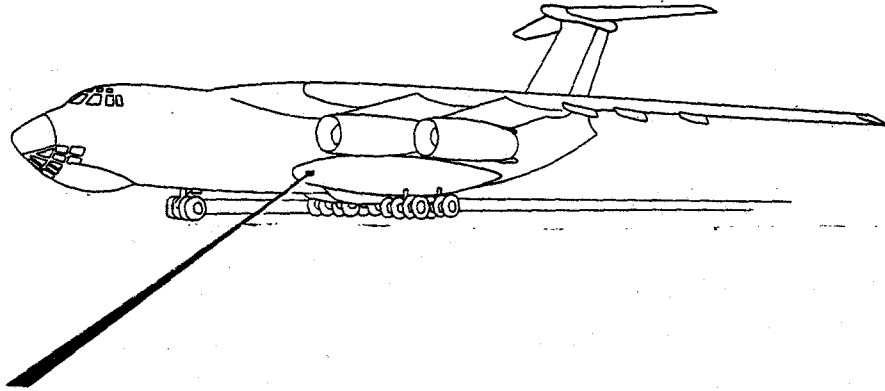
после остановки двигателя слить масло из двигателя, топливо-масляного радиатора и бака;

перед запуском двигателя прогреть горячим воздухом с температурой не выше 80°C агрегаты и узлы двигателя, указанные выше, и заполнить масляную систему двигателя маслом, подогретым до температуры $60-80^{\circ}\text{C}$.

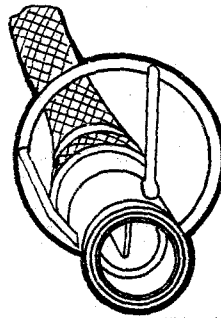
Перед запуском необходимо произвести холодную прокрутку двигателя.

Следует тщательно предохранять топливо и масло от попадания в них воды.

Наземная УВЗ подключается к бортовому штуцеру, установленному в левом обтекателе главных ног шасси (фиг. 13-3).



Штуцер запуска



Шланг с приспособлением

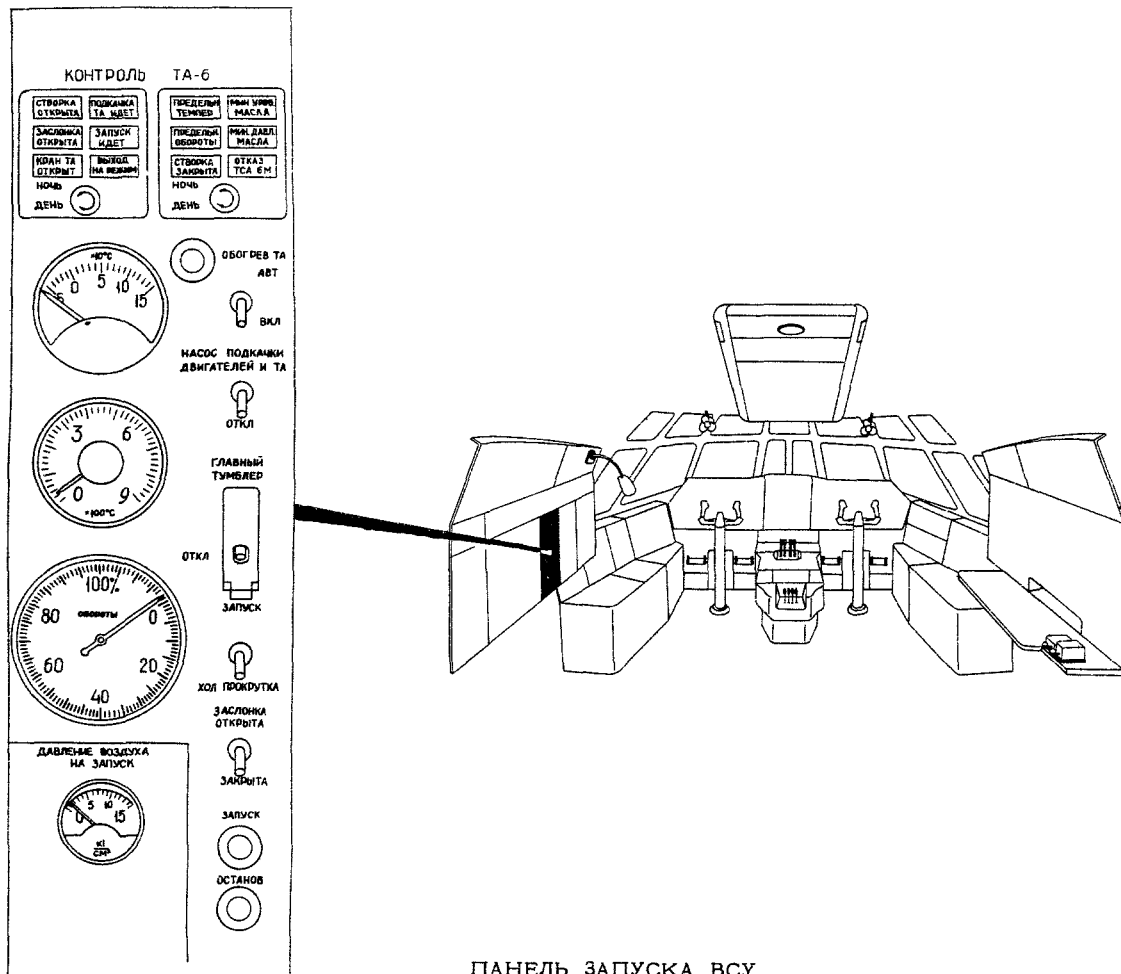
ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ ОТ УВЗ
фиг. И3-3

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Запуск ВСУ

Питание электросистемы двигателя при запуске осуществляется от бортовых самолетных или аэродромных источников постоянного тока с напряжением $27\text{В} \pm 10\%$.

Управление ВСУ - дистанционное из кабины летчиков (фиг.13-4).



ПАНЕЛЬ ЗАПУСКА ВСУ

фиг.13-4

Для запуска и работы ВСУ используется топливо, отбираемое от самолетной топливной системы.

Маслосистема ВСУ является автономной и выполнена по нормальной замкнутой схеме с циркуляцией масла через маслобак.

Процесс запуска двигателя автоматизирован и осуществляется панелями запуска АПД-30А и ПСГ-6.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Подготовка к запуску

- (1) Снимите заглушку выхлопного патрубка.
- (2) Выключите автоматы защиты сети управления ВСУ.
- (3) Проверьте исходное положение выключателей и сигнальных табло на панели управления ВСУ центральной приборной доски летчиков (см. гл. 49 Инструкции по технической эксплуатации).
- (4) Выключите выключатель "Насос подкачки двигателей и ТА" - должно загореться табло "Подкачка ТА идет".
- (5) Выключите "Главный тумблер" - должно погаснуть табло "Створка закрыта" и загореться табло "Створка открыта", "Кран ТА открыт", "Заслонка закрыта".

Горячий запуск

- (1) Дайте предупредительный сигнал на землю о запуске ВСУ.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ЗАПУСКЕ И ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ ВСУ НАХОДИТЬСЯ В ЗОНЕ ВЫХОДЯЩИХ ГАЗОВ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.
- (2) Установите выключатель "Запуск - Холодная прокрутка" в положение "Запуск".
- (3) Нажмите (кратковременно на 2-3 сек) и отпустите кнопку "Запуск" - должно загореться сигнальное табло "Запуск идет".
- (4) В процессе запуска контролируйте работу ВСУ по приборам (см. гл. 49 Инструкции по технической эксплуатации).

Холодная прокрутка

- (1) Выполните подготовительные работы.
- (2) Проверьте положение выключателя "Запуск - Холодная прокрутка". Выключатель должен быть в положении "Холодная прокрутка".
- (3) Нажмите (кратковременно на 2-3 сек) и отпустите кнопку "Запуск". Цикл холодной прокрутки равен 32 секундам.

Ложный запуск

- (1) Выполните подготовительные работы.
- (2) Выключите автомат защиты сети "Зажигание турбоагр."



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 283

- (3) Установите выключатель "Запуск - Холодная прокрутка " в положение "Запуск".
- (4) Нажмите (кратковременно на 2-3 сек) и отпустите кнопку "Запуск".

ПРИМЕЧАНИЕ. Холодная прокрутка и ложный запуск выполняются при условиях, оговоренных в гл.49 Инструкции по технической эксплуатации.

Останов двигателя

Останов работающего двигателя и прекращение запуска производится из кабины летчиков нажатием кнопки "Останов" на панели управления ВСУ.

Проверить выбег ротора двигателя. Выбег ротора с оборотов 30% до 10% при останове не менее 14 с.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 605

I4

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СИСТЕМА

Самолет оборудован системами сигнализации о пожаре и дыме и системой огнетушения. Система огнетушения включает в себя огнетушители, указанные в таблице.

Тип огнетушителя :	К-во на самолете :	Состав : молете :	Вес заряда : вес одного, кг :	Всего : кг :	Место расположения на самолете :	Зона тушения :
2-16-7 Хладон II4B ₂ с пироголовками ШКЦ (с 85554)	3	Хладон II4B ₂	22,6	67,8	I очереди - на правом борту грузовой кабины между шпангоутами № 26 и 27 II очереди - на правом борту грузовой кабины между шпангоутами № 27 и 28	Гондолы двигателей, носовые части крыла, отсеки ВСУ и ГНГ То же
2-16-6 (УБЦ-16-6) с пироголовками ШКЦ (по 79371)	3	Фреон II4B ₂	22,6	67,8	III очереди - на левом борту грузовой кабины между шпангоутами № 27 и 28	То же
I-3-I (УШ-3) с пироголовками ШКЦ (по 79371)	3	Фреон II4B ₂	4,24	12,72	I и II очереди - на левом борту грузовой кабины между шпангоутами № 26 и 27 III очереди - на правом борту грузовой кабины на стенке шпангоута № 29	Внутри двигателей, в отсеке ГНГ То же
OP1-2,0-20-30 "Хладон" (с 48404)	2	Хладон I2B ₁	2,74±0,03	5,48±0,06	На правом борту фюзеляжа на шпангоуте № 10	Кабина экипажа
OY (по 46350)	3	CO ₂	1,7±0,1	6,8±0,4	В техотсеке на правом борту фюзеляжа между шпангоутами № 12 и 13	В грузовой кабине самолета
OP2-6,0-20-30 "Хладон"	2(6)*	Хладон	8,22±0,05	16,44±0,1 (49,32±0,3)	На стенке шпангоута №14 на левом борту на стенке шпангоута № 56	В грузовой кабине самолета

На левом борту грузовой кабины на самолетах
(с 053405I24 на стенке шпангоутов № 14 и № 56
(по № 053405II7 на стенке шпангоута № 56)

* В случае перевозки грузов, опасных в пожарном отношении, в грузовой кабине может быть дополнительно установлено четыре (всего шесть) переносных огнетушителя. С этой целью в кабине установлены специальные кронштейны для крепления двух огнетушителей на шпангоуте № 25 по левому и правому борту и двух огнетушителей на шпангоуте № 56 по правому борту.

11.76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 605

Система огнетушения предусматривает возможность ликвидации пожара в следующих местах:
гондолах двигателей;

- носовых отсеках средней части крыла (СЧК) и центроплана;
- отсеке вспомогательной силовой установки ТА-6А (отсек ВСУ);
- отсеке генератора нейтрального газа (отсек ГНГ);
- кабинах экипажа и грузовой кабине самолета.

Разряд огнетушителей происходит в три очереди.

В системе тушения пожара в гондолах двигателей, в носовых частях СЧК и центроплана, в отсеках ВСУ и ГНГ предусмотрено автоматическое включение огнетушителей первой очереди по сигналу от систем обнаружения пожара ССП-2А серии 2.

При необходимости включение огнетушителей первой очереди может быть произведено и вручную из кабины летчиков с помощью соответствующих переключателей на панели сигнализации и управления огнетушением. Управление включением огнетушителей второй и третьей очередей в этой системе - ручное.

На случай посадки самолета с убранным шасси предусмотрено автоматическое аварийное включение огнетушителей в наиболее пожароопасных местах от выключателей, расположенных в обтекателях концевых частей крыла и в обтекателях главных ног шасси.

Указания по обслуживанию системы, а также меры безопасности и предосторожности при эксплуатации см. гл. 46 Инструкции по технической эксплуатации.

Схема размещения баллонов на самолете показана на фиг. 14-1.

Пользование переносным огнетушителем типа ОУ (по 46350)

Огнетушитель предназначен для тушения пожара, возникшего в местах, к которым имеется доступ. Огнетушитель ОУ установлен на специальном седле и закреплен легкоразъемным хомутом.

При применении необходимо:

- (1) Расстегнуть замок хомута и снять огнетушитель с седла.
- (2) Взяться правой рукой за рукоятку затвора.
- (3) Повернуть левой рукой раструб в направлении огня и нажать указательным пальцем правой руки на спусковой крючок.

Пользование переносным огнетушителем типа ОПИ-2,0-20-30 (с 48404)

Огнетушитель предназначен для тушения пожара, возникшего в местах, к которым имеется доступ. Огнетушитель ОПИ-2,0-20-30 "хладон" установлен на специальном кронштейне и закреплен легкоразъемным ленточным хомутом.

При применении необходимо:

- (1) Открыть замок крепления огнетушителя к кронштейну.
- (2) Взять огнетушитель одной рукой за рукоятку и потянуть на себя, при этом предохранительная чека выдерживается из рукоятки и остается на кронштейне.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 605

- (3) Подойти к очагу пожара, направить на него огнетушитель и нажать указательным пальцем на спусковой рычаг до упора.

Пользование переносным огнетушителем типа ОР2-6, 0-20-30 "Хладон"

Огнетушитель также предназначен для тушения пожара, возникшего в местах, к которым имеется доступ.

Огнетушитель ОР2-6, 0-20-30 "Хладон" установлен на специальном кронштейне и закреплен легкоразъемными ленточными хомутами.

При применении необходимо :

- (1) Открыть замок крепления к кронштейну, взять огнетушитель одной рукой за рукоятку и потянуть на себя.
- (2) Другой рукой взяться за наконечник рукава и потянуть его в сторону под углом 90° к рукоятке, вследствие чего из нее выдернется предохранительная чека.
- (3) Установить огнетушитель на пол.
- (4) Направить наконечник рукава на очаг пожара и тыльной стороной ладони другой руки, в которой находится огнетушитель, нажать на спусковой рычаг до упора.

Горящие жидкости следует тушить, начиная с края огня, покрывая струей всю поверхность жидкости. Струю следует подводить наклонно, сверху и сбоку во избежание разбрызгивания горячей жидкости.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ТУШЕНИИ НЕ ДЕРЖИТЕ ОГНЕТУШИТЕЛЬ В ГОРИЗОНТАЛЬНОМ ПОЛОЖЕНИИ И НЕ ПЕРЕВОРАЧИВАЙТЕ ЗАТЕВОРОМ ВНИЗ.

ИЛ-76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

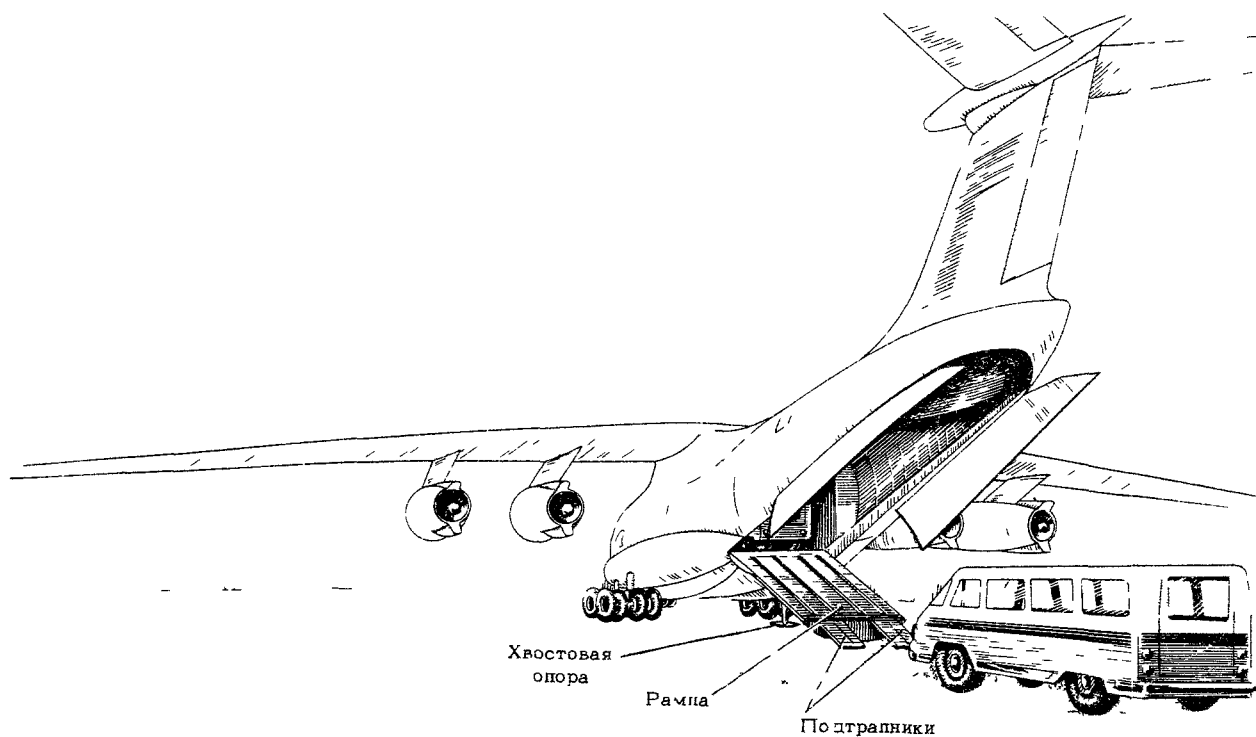
15

Изменение № 20

ПОГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Многоцелевое назначение применения самолета для перевозки разнообразных видов техники и грузов потребовало установки на нем обширного комплекса погрузочно-разгрузочного оборудования.

Отклоняемая часть грузового пола – рампа (расположенная в задней части фюзеляжа), дополняемая на конце съёмными трапами (подтрапниками), и другое вспомогательное оборудование обеспечивают быструю автономную загрузку-выгрузку колесной и гусеничной техники своим ходом (фиг.15-1).



ОБЩИЙ ВИД ЗАГРУЗКИ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ

Фиг.15-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20

Погрузка и выгрузка несамоходной колесной техники с грузами, авиационных контейнеров и поддонов, а также длинномерных грузов обеспечивается при помощи бортовых погрузочно-разгрузочных средств. Эти средства включают: грузовое оборудование, смонтированное на полу кабины, погрузочные лебедки, электротельферы и другое вспомогательное оборудование (цепи, ваги, стропы, захваты для контейнеров и поддонов, упорные колодки, веревочные настилы, электромегафон и др.).

Погрузка и разгрузка перевозимых техники и грузов производится через грузовой люк. Для предотвращения опрокидывания самолета на хвост во время погрузки и разгрузки на самолете имеется управляемая хвостовая опора.

Управление грузовым люком и хвостовой опорой при погрузке и разгрузке самолета осуществляется с заднего пульта старшего бортоператора (см. подраздел 7.1 Инструкции по летной эксплуатации).

В зависимости от типа грузов и варианта его загрузки применяются определенные методы и средства применения погрузочного оборудования, а также определенные виды их швартовки (см. гл. 71, 72 Инструкции по технической эксплуатации и Инструкцию по погрузке, разгрузке, швартовке и перевозке грузов на самолетах ИЛ-76).

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

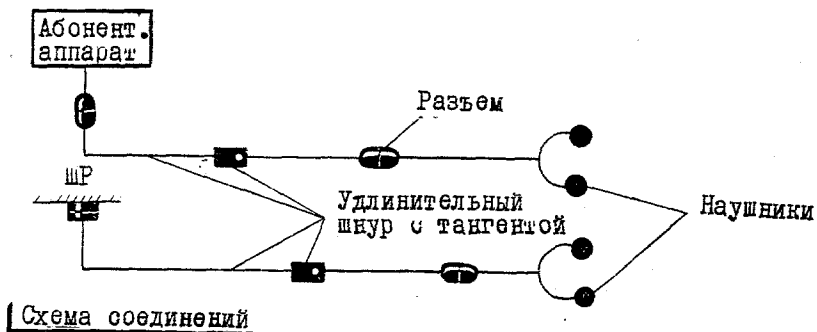
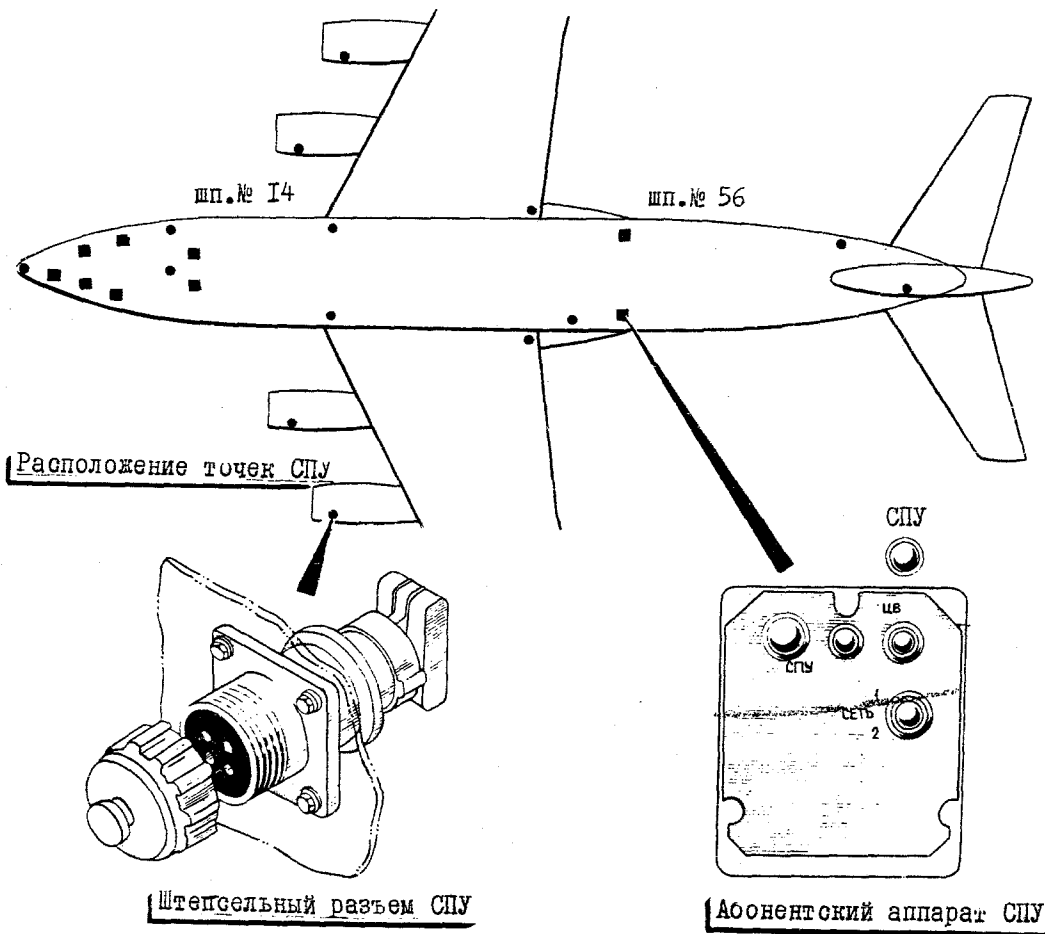
Изменение № 20

16

СПУ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТА НА ЗЕМЛЕ

Для удобства технического обслуживания самолета на земле используется самолетное переговорное устройство (СПУ).

Размещение точек СПУ на самолете показано на фиг.16-1.



СПУ ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТА НА ЗЕМЛЕ
фиг.16-1

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Подключение авиагарнитуры производится либо к абонентским аппаратам (на фигуре условно показаны квадратами), либо к штепсельным разъемам (на фигуре показаны кругом) через удлинительные шнуры.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 5

17

РУЛЕНИЕ И БУКСИРОВКА

Меры предосторожности

- (1) Перед буксировкой убедитесь в том, что амортизаторы ног шасси и пневматики имеют нормальное обжатие, тормоза в исправном состоянии, в системе тормозов достаточное давление.
- (2) Не убирайте упорные колодки до полной подготовки самолета к буксировке.
- (3) Не разворачивайте колеса носовой ноги шасси водилом до начала движения самолета.
- (4) Трогание самолета с места и буксировку необходимо производить плавно, без рывков, медленно набирая и гася скорость. Скорость буксировки не более 10 км/час.
- (5) При буксировке в кабине экипажа должен постоянно находиться механик, который поддерживает визуальную связь с руководителем буксировки и, при необходимости, по команде руководителя может работать тормозами колес главных ног шасси. Избегайте, по возможности, торможения до полной остановки самолета.
- (6) Запрещается буксировать самолет с зачехленным фонарем кабины пилотов.
- (7) Перед началом буксировки убедитесь в том, что на поверхности самолета нет обслуживающего персонала.
- (8) Буксировка разрешается при уклонах, не превышающих 3°.
- (9) При буксировке самолета водилом отклонение водила от направления движения влево или вправо не должно превышать 45°.

При необходимости большего отклонения водила буксировка должна выполняться при отстопоренном поворотном хомуте и отсоединенной гидропроводке к гидроцилиндрам подтормаживания колес носовой ноги шасси (в разъемном клапане), расстыкованном штепсельном разъеме электросистемы и снятом хомуте крепления дюрита с электропроводкой. Для рассоединения поворотных хомутов нужно расконтрить (вынуть шпильку) и вывернуть специальным ключом стопорный палец, после чего вставить в него вынутую шпильку.
- (10) Буксировку с помощью тросов, а также буксировку назад с помощью водила производите с повышенным вниманием. Особое внимание обращайте на тросы, проходящие вблизи обтекателей (при буксировке назад) и обвода выступающей нижней носовой части фюзеляжа (при буксировке вперед).
- (11) При буксировке самолета хвостом вперед с помощью тросов разворот и управление передними колесами производите водилом. Не разрешайте обслуживающему составу находиться от троса на расстоянии менее 10 м.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

(12) Буксировку ночью производите на пониженной скорости с выключенными аэро-навигационными огнями.

А. Руление

Радиус разворота самолета зависит от скорости руления (фиг. I7-1). Максимальный диапазон поворота передних колес в любую сторону от оси симметрии самолета при рулении равен 50° .

Минимальный радиус разворота самолета при отклонении колес носовой ноги на угол 50° составляет 13 м, что обеспечивает при рулении на бетонированной полосе и скорости движения близкой 10 км/час разворот самолета на 180° на рулежной полосе шириной 40 м с зазорами от краев полосы до 1,5 м.

Если руление к месту стоянки или взлета затруднено, самолет буксируется тягачом.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ РУЛЕНИИ ПО ГРУНТОВЫМ ВПП С ПОНИЖЕННОЙ ПРОЧНОСТЬЮ ГРУНТА НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ НЕ ДОПУСКАЙТЕ ОСТАНОВОК САМОЛЕТА И КРУТЫХ РАЗВОРОТОВ. ТОРМОЖЕНИЕ КОЛЕС ПРИМЕНЯЙТЕ ТОЛЬКО В КРАЙНИХ СЛУЧАЯХ.

Б. Буксировка

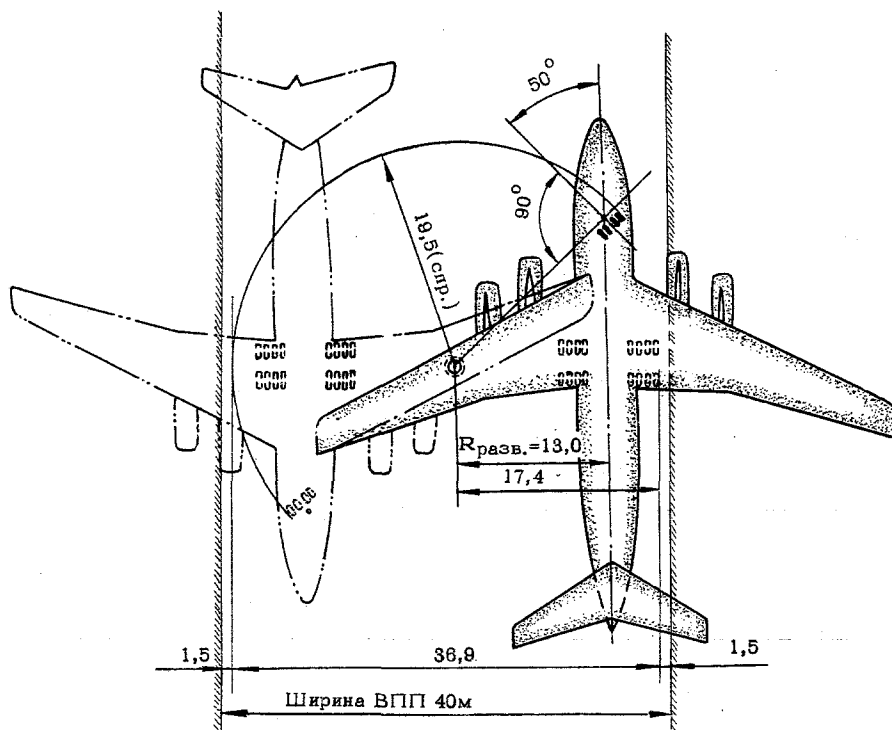
В нормальных условиях буксировка самолета (вперед или назад) производится тягачом за буксировочное водило, закрепленное за специальные уши на носовой ноге шасси (фиг. I7-2).

В средней части водила имеется прогиб для предохранения выступающей нижней носовой части самолета от повреждений.

С одной стороны водило заканчивается амортизатором (12), с другой стороны узлом сцепки. На шток (9) амортизатора насажена серьга (10), которая надевается на крюк тягача. Серьга соединяется со штоком срезным болтом (11). При увеличении тяговой нагрузки на передние колеса болт (11) срезается и отсоединяет водило от тягача. Водило соединяется с носовой ногой с помощью скобы и шпильки.

ПРИМЕЧАНИЕ. Для самолетов О101 и О103 соединение производится через переходник. Для предохранения носовой ноги шасси от боковых нагрузок водило имеет предохранительное устройство, которое срезается в случае превышения допустимых значений нагрузки. Для обеспечения соединения с самолетом водила ходовая часть изменяется по высоте. Подъем и опускание ходовой части производится силовым цилиндром (14).

руководство по аэродромному обслуживанию



Радиусы разворота при рулении

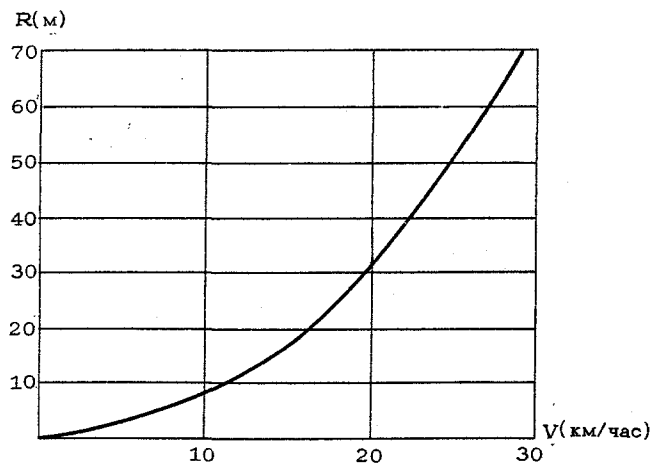


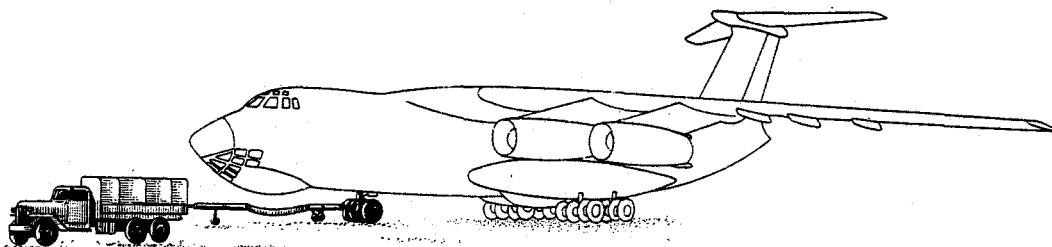
График изменения радиуса разворота в зависимости от скорости движения самолета

СХЕМА РУЛЕНИЯ САМОЛЕТА

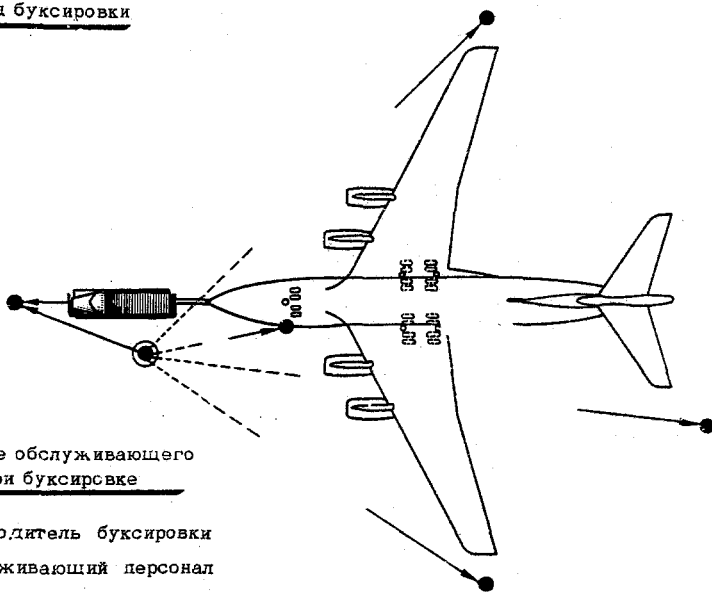
Фиг. I7-I

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 220

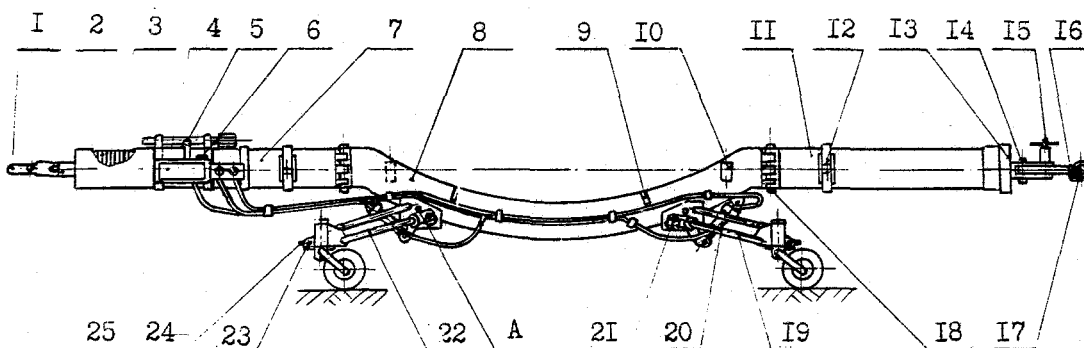


Общий вид буксировки



Расположение обслуживающего персонала при буксировке

- Руководитель буксировки
- Обслуживающий персонал



1- петля; 2- болт срезной; 3- амортизатор; 4- пульт управления; 5- рукоятка крана управления; 6- заглушка; 7- секция передняя; 8- секция средняя; 9- скоба; 10- фитинг; 11- секция концевая; 12, 17, 18, 21, 23- шпилька стопорения; 13- сцепка; 14- болт; 15- фиксатор срезной; 16- скоба; 19- задняя ходовая часть; 20- гидроцилиндр; 22- передняя ходовая часть; 24- стопор; 25- шток амортизатора; А- отверстие.

Буксировка самолета с помощью водила (складной вариант)

фиг. 17-2



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 283

Основные технические данные водила (складной вариант)

Максимальное тяговое усилие при буксировке изделия, кгс	±23600
Максимальный момент при повороте передней стойки изделия, кгс.м	4550
Размеры водила, мм:	
длина(по осям отверстий)	8500±30
высота (до оси трубы при застопоренных ходовых частях)	860±5
колея	1000±5
Габаритные размеры в сложенном положении, мм:	
длина	3890±5
ширина	1260±5
высота при застопоренных ходовых частях	1045±5
высота при полностью опущенном воделе	
минимальная	665±5
Масса, кг, не более	660

Подсоединение водила (складной вариант)

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОДВОДЕ ВОДИЛА К САМОЛЕТУ СЛЕДИТЕ ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ ВЕРХНИЕ ВЫСТУПАЮЩИЕ ЧАСТИ ВОДИЛА ПРОХОДИЛИ ПОД ВЫСТУПАЮЩЕЙ НИЖНЕЙ НОСОВОЙ ЧАСТЬЮ САМОЛЕТА С ЗАЗОРОМ НЕ МЕНЕЕ 100 ММ.

- (1) Отбуксируйте вовило к изделию.
- (2) Отсоедините вовило от тягача.
- (3) Подведите вовило скобой сцепки (I3) (фиг. I7) к передней стойке изделия.
- (4) Совместите скобу (I6) с присоединительным узлом на стойке шасси (скоба при этом может быть расфиксирована) и соедините ее со стойкой шпилькой (I7).
- (5) Соедините петлю (I) вовила с буксирным прибором тягача.
- (6) Поднимите колеса ходовых частей на полный ход гидроцилиндров и застопорите шпилькой 2I.
- (7) Зафиксируйте скобу фиксатором, фиксацию при необходимости осуществляйте путем трогания изделия с места тягачом.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 283

Буксируйте изделие, руководствуясь инструкцией по его эксплуатации. При буксировке не допускайте резкие рывки с места, торможение автомобилем и крутые развороты. Страгивание с места должно проходить плавно, развороты допускаются в пределах углов поворота передней стойки шасси. При буксировке в кабине изделия должен находиться техник или летчик, внимательно следящий за поведением тягача и готовый в любой момент применить тормоза изделия. В случае среза фиксатора или срезного болта буксировку немедленно прекратите и замените фиксатор из запасного комплекта.

После окончания буксировки самолета установите колеса носовой ноги в нейтральное положение (по оси самолета), пробуксировав самолет 5-10 м по прямой. Отсоедините водило.

Отсоединение водила (складной вариант)

- (1) Опустите колеса ходовых частей и отсоедините водило от тягача.
- (2) С помощью ходовых частей освободите шпильку (17) от нагрузки, создаваемой весом водила.
- (3) Расфиксируйте скобу и отсоедините водило от изделия.
- (4) Установите заднюю ходовую часть в транспортное положение и застопорите шпилькой (21), а вилки колес стопором (24) и шпилькой (23).
- (5) Присоедините водило к тягачу.
- (6) Поднимите колеса ходовых частей на полный ход гидроцилиндров и застопорите шпилькой 21.
- (7) Отбуксируйте водило к месту стоянки.

Перемещение водила по аэродрому производите в походном, т.е. опущенном положении и с застопоренной ходовой частью.

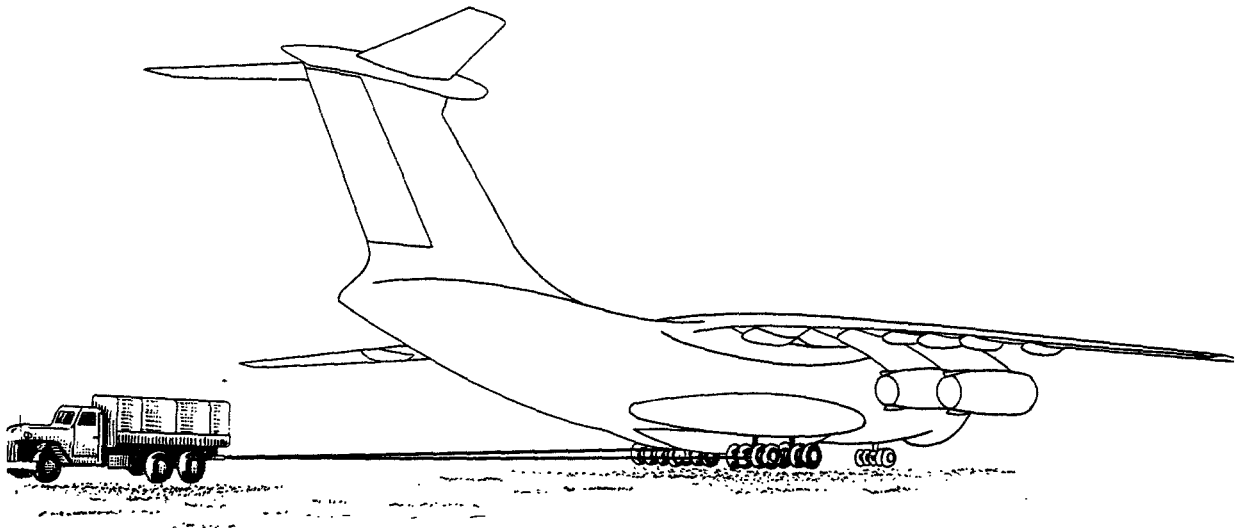
Подсоединение и буксировка с помощью тросов (фиг.17-3)

Буксировочные тросы подсоединяются к главным ногам шасси. Допустимое смещение траектории движения тягача относительно оси симметрии самолета при буксировке хвостом вперед не более 7° , при буксировке носом вперед траектории движения тягача должна совпадать с осью симметрии самолета.

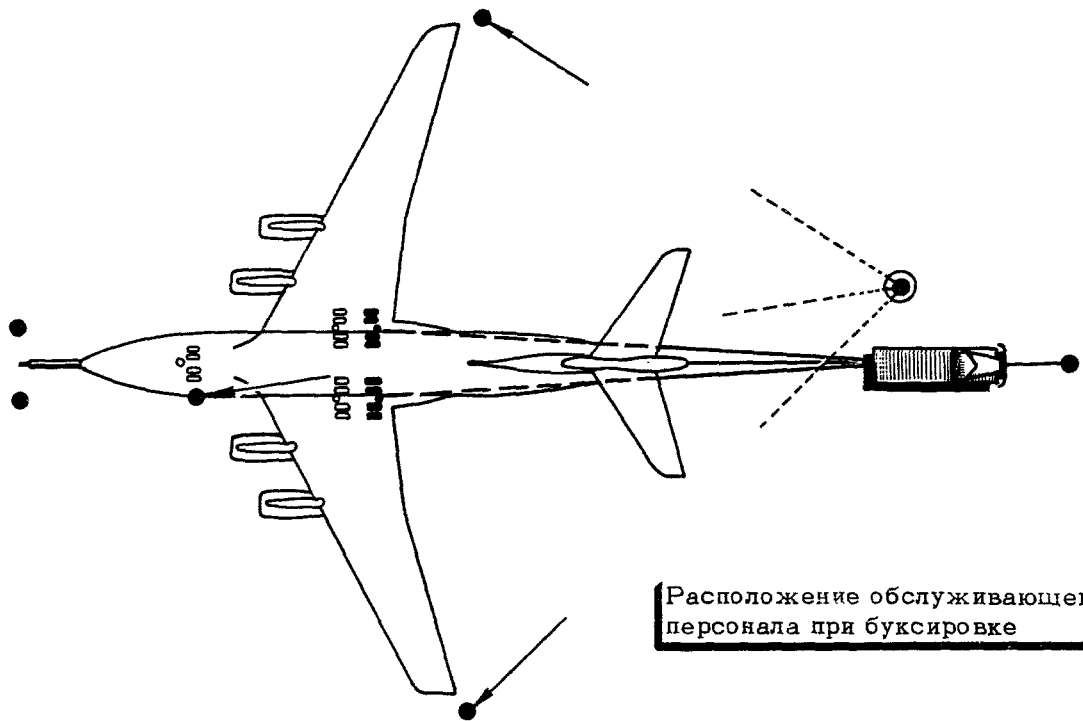
Усилие среза контрольных болтов 26 т; диаметр троса 28,5 мм; длина троса 34 м.

Ил-76

руководство по аэродромному обслуживанию



Общий вид буксировки



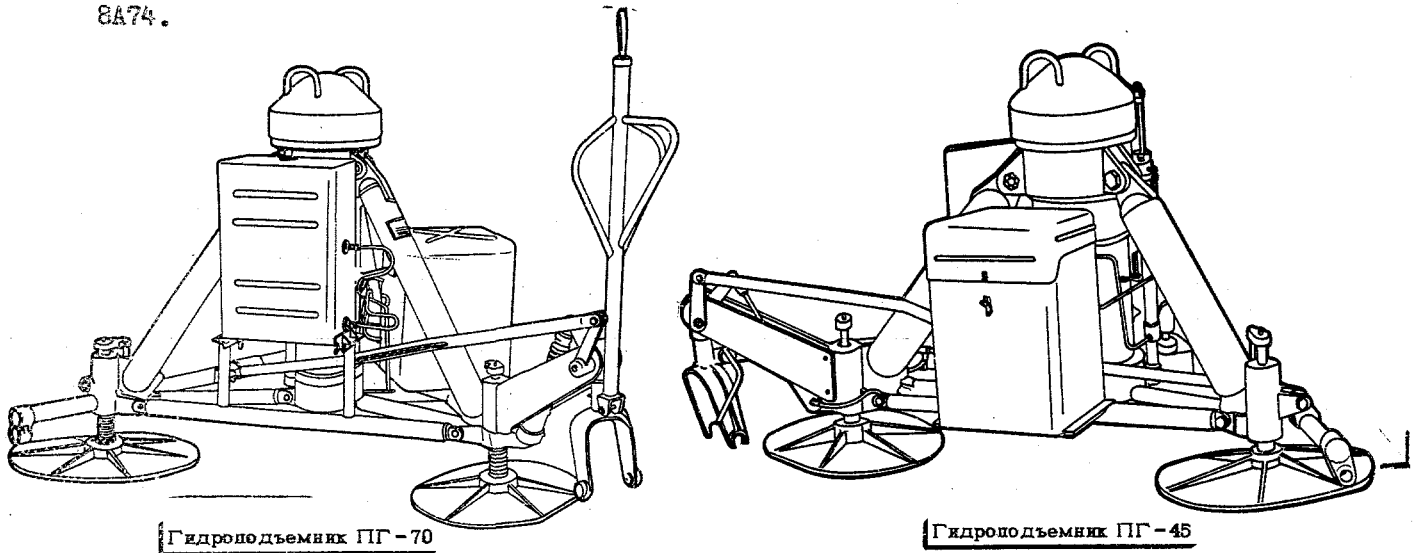
Расположение обслуживающего персонала при буксировке

БУКСИРОВКА САМОЛЕТА С ПОМОЩЬЮ ТРОСОВ

фиг.17-3

ПОДЪЕМ САМОЛЁТА ГИДРОПОДЪЕМНИКАМИ

Для подъема самолета при проверке уборки и выпуска шасси, нивелировке и других работах, требующих поднятия самолета, применяется комплект гидроподъемников, в который входят два гидроподъемника ПГ-45, гидроподъемник ПГ-70 (фиг.18-1) и кабельная тележка 8А74.



ОБЩИЙ ВИД ГИДРОПОДЪЕМНИКОВ
фиг.18-1

Гидроподъемники ПГ-45 устанавливаются под опорные узлы, расположенные слева и справа в обтекателях главных ног шасси на шпангоуте № 29, а гидроподъемник ПГ-70 - под опорный узел фюзеляжа на шпангоуте № 56 (фиг.18-2).

Подъем самолета производится ручными насосами гидроподъемников или, при наличии наземного источника электроэнергии напряжением 27в $\pm 10\%$ и мощностью не менее 10 квт, агрегатами 465М, установленными на гидроподъемниках. Для управления комплектом гидроподъемников при подъеме от агрегатов 465М применяется кабельная тележка 8А74.

Подъем самолета следует производить на бетонированной (асфальтированной) площадке или грунте с плотностью не менее 6 кг/см².

Обслуживающему персоналу, не связанному с работами по подъему, находиться при подъеме в кабинах и под самолетом не разрешается.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

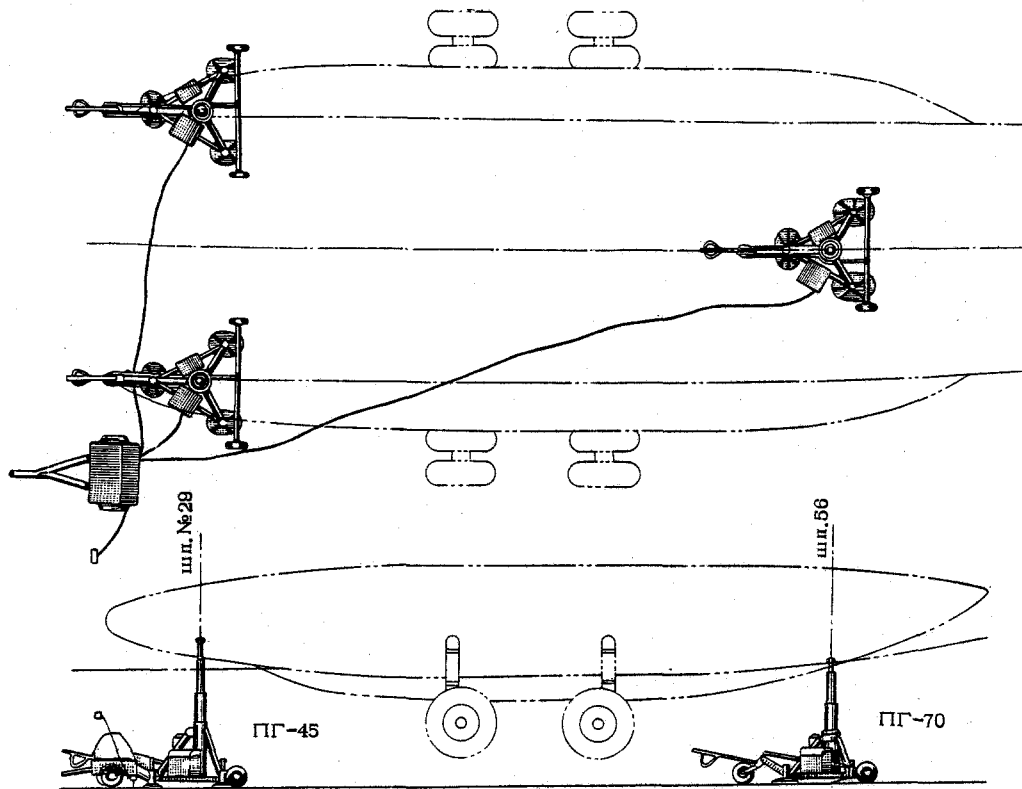
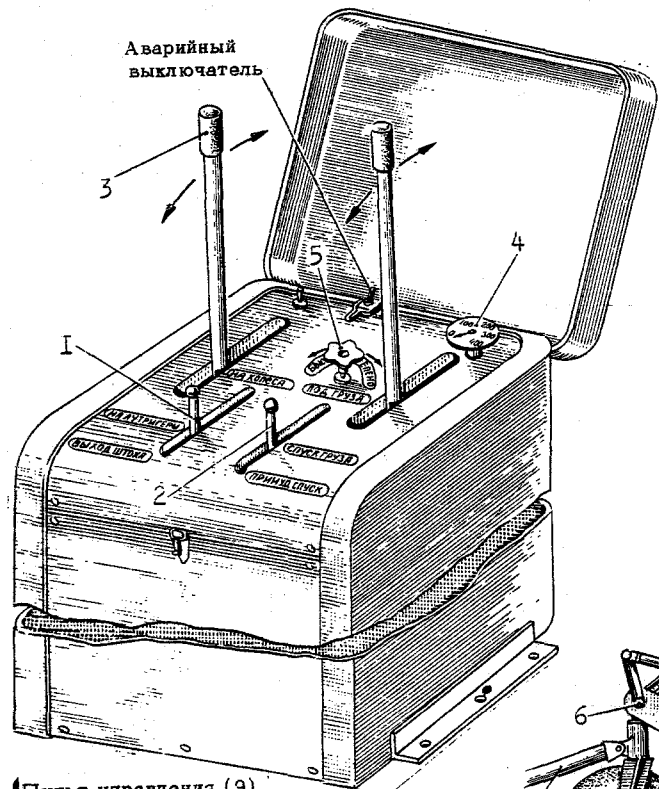
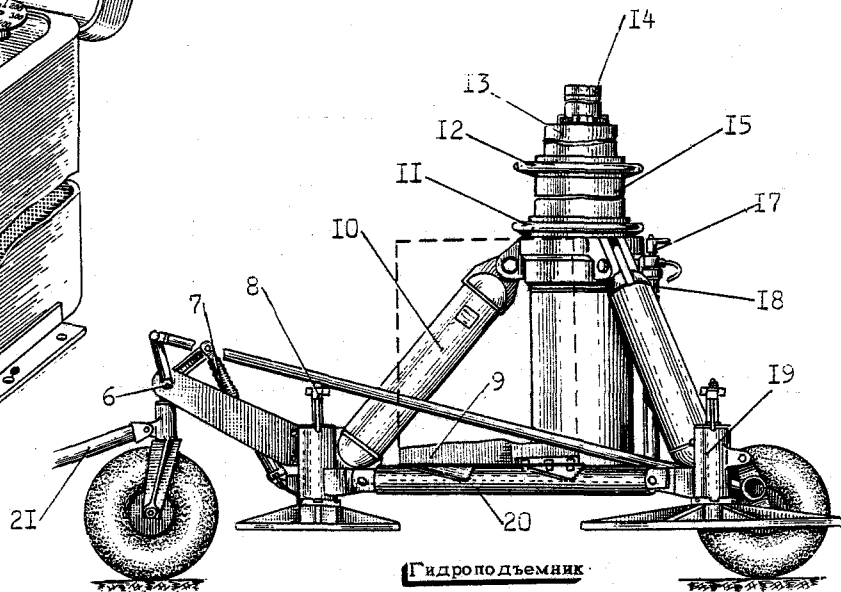


Схема установки гидроподъемников



Пульт управления (9)



Гидроподъемник

УСТАНОВКА САМОЛЕТА НА ГИДРОПОДЪЕМНИКИ
Фиг. И8-2

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 274

В зимних условиях площадки в местах установки гидроподъемников необходимо очистить от снега, льда и посыпать песком.

При подъеме самолета можно применять только исправное оборудование.

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ЧЕМ ПРИСТУПИТЬ К ПОДЪЕМУ ВСЕГО САМОЛЕТА ИЛИ ОТДЕЛЬНЫХ НОГ ШАССИ НЕОБХОДИМО:

1. УБЕДИТЬСЯ В ТОМ, ЧТО В БОРТСЕТИ ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ОТКЛЮЧЕНЫ СЛЕДУЮЩИЕ АВТОМАТЫ ЗАЩИТЫ:

А. НА ПАНЕЛИ РУ23 ПОСТОЯННОГО ТОКА

"УПРАВЛЕНИЕ ОБОГРЕВОМ ХВОСТОВОГО ОПЕРЕНИЯ"

"СИГНАЛИЗАТОР ОБЛЕДЕНЕНИЯ - ОБОГРЕВ"

"СИГНАЛИЗАТОР ОБЛЕДЕНЕНИЯ - УПРАВЛ." "

"ЩД ОБОГРЕВ I,III СИГНАЛИЗ.II"

Б. НА ПАНЕЛИ РУ24 ПОСТОЯННОГО ТОКА

"ОБОГРЕВ ОПЕРЕН.ЦИКЛИЧ."

"ЩД ОБОГРЕВ II,СИГНАЛИЗ.I,III"

2. ИЗУЧИТЬ И РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ ПРИ ПОДЪЕМЕ ИНСТРУКЦИЯМИ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДЪЕМНИКОВ ПГ-45, ПГ-70 И КАБЕЛЬНОЙ ТЕЛЕЖКИ 8А74.

НАРУШЕНИЕ ИНСТРУКЦИИ ПО ПОДЪЕМУ И ОПУСКАНИЮ, НЕБРЕЖНОСТЬ ИЛИ НЕВНИМАТЕЛЬНОСТЬ ПРИ РАБОТЕ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ПОЛОМКЕ САМОЛЕТА ИЛИ ЕГО ЭЛЕМЕНТОВ.

Основные технические данные	ПГ-70	ПГ-45
Грузоподъемность, кг	70000	45000
Минимальная высота подъемника, мм	1100	1300
Максимальная высота подъемника, мм	2500	3100
Силовой ход, мм	1100	1500
Максимально допустимая высота подъема самолета на гидроподъемниках, мм	2216	2697

Подъем разрешается производить при скорости ветра не более 10 м/сек. Если во время подъема ветер усилится, необходимо немедленно прекратить работы, а самолет опустить на шасси.

Максимально допустимые эксплуатационные нагрузки на самолетные гнезда под подъемниками не должны превышать, т:

под подъемник ПГ-45 45

под подъемник ПГ-70 70

На подъемники разрешается устанавливать самолет без груза общим весом не более 135 т (см.Инструкцию по центровке и загрузке самолета).

А. Подъем и опускание самолета ручными насосами

Подъем

- (1) Установите рукоятку (I) крана в положение "На колеса" (см.фиг.18-2).
- (2) Работая слегка ручным насосом, снимите шпильку (6)
- (3) Опустите подъемник постепенным переводом рукоятки (I) в положение на "Аутригеры", а при опускании аутригеров до высоты 15-20 мм от земли, переведите рукоятку (I) в положение "На колеса".

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

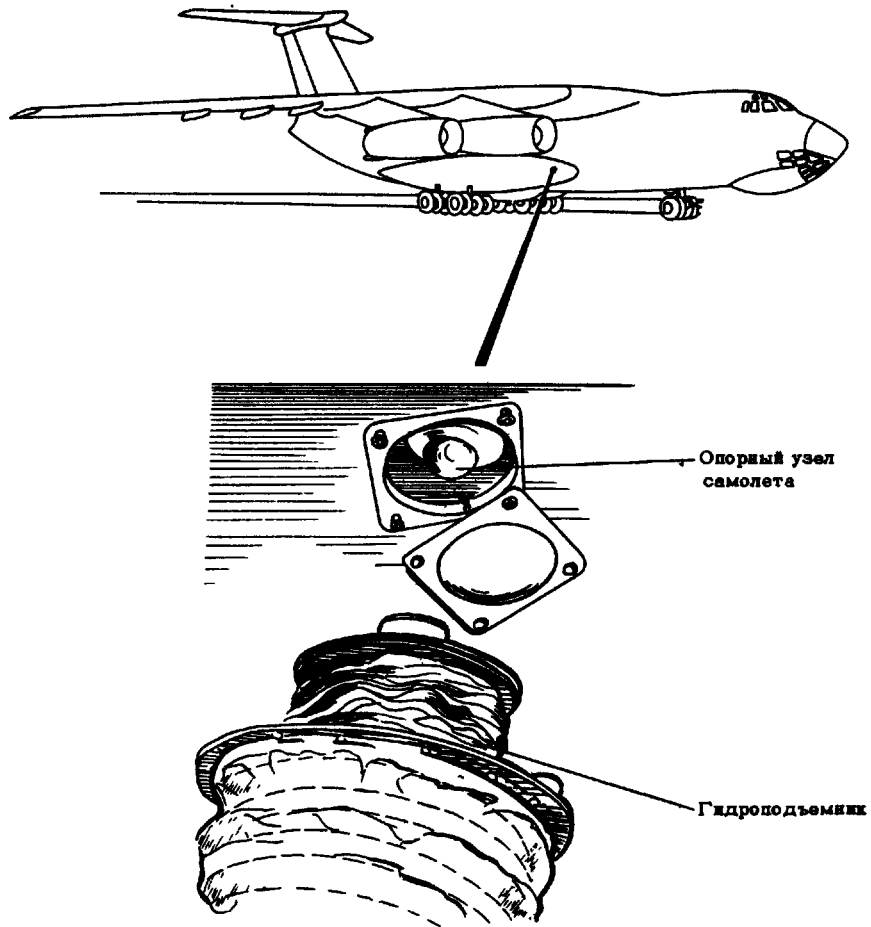
- (4) Подкатите подъемники под опорные узлы самолета (фиг. I8-3).
- (5) Вывинтите установочный винт, не доводя до опорного узла на 40-50 мм.
- (6) Опустите подъемник на аутригеры переводом рукоятки (I) крана в положение "На аутригеры" (см. фиг. I8-2).
- (7) Установите с помощью храповиков (8) подъемник вертикально по отвесу (острый конец отвеса не должен выходить за пределы внешнего кольца выточки).
- (8) Убедитесь в том, что поверхности опорных плит плотно прижаты к земле (бетону).
- (9) Убедитесь в том, что все предметы и наземное оборудование, не используемое при подъеме, удалены от самолета.
- (I0) Поверните маховик запорного вентиля (5) в сторону "Быстрее".
- (II) Установите рукоятку (2) крана в положение "Подъем груза".
ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОДЪЕМЕ И ОПУСКАНИИ САМОЛЕТА ОБРАЩАЙТЕ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА ПРАВИЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РУКОЯТОК I И 2. НЕПРАВИЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РУКОЯТОК МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ВЫХОДУ ШТОКА ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ОПУСКАНИЯ И ПОВРЕЖДЕНИЮ ОБШИВКИ САМОЛЕТА.
- (I2) По команде руководителя подъема самолета, работая ручными насосами, произведите подъем самолета, следя за одновременностью ходов штоков всех трех подъемников.
Допустимая несинхронность хода подъемников не более 50 мм.
- (I3) При подъеме предохранительные гайки необходимо вращать (завинчивать), выдерживая зазор между гайками и опорой I0-I5 мм.
- (I4) По окончании подъема самолета опустите (завинтите) предохранительные гайки до упора, поверните маховик запорного вентиля (5) в сторону "Медленно" до отказа и установите рукоятку (2) в положение "Опуск. груза".

Опускание

- (I) Убедитесь в том, что все предметы и наземное оборудование, неиспользуемые при опускании, удалены от самолета.
- (2) Поверните маховик запорного вентиля (5) в сторону "Быстрее".
- (3) Установите рукоятку (2) крана в положение "Подъем груза".
- (4) Работая ручными насосами, приподнимите наружный (I5) и внутренний (I3) штоки так, чтобы предохранительные гайки (II и I2) освободились от нагрузки.

Ил 76

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



УСТАНОВКА ГИДРОПОДЪЕМНИКА ПОД ОПОРНЫЙ
УЗЕЛ САМОЛЕТА
Фиг. 18-3

№ 76

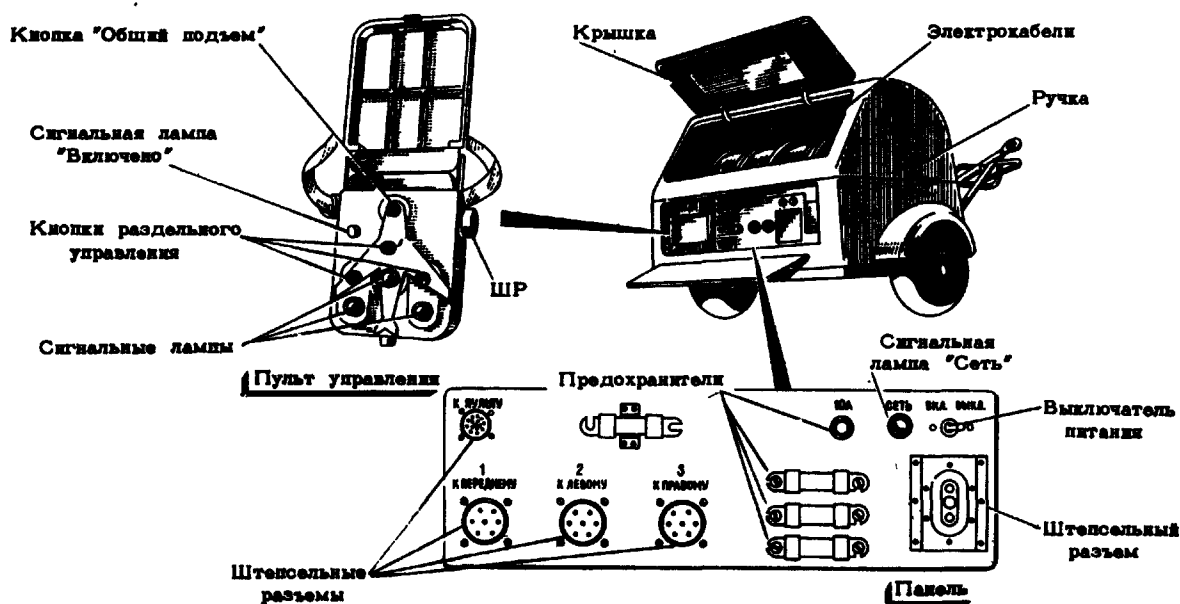
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ
Изменение № 646

- (5) Поверните маховик запорного вентиля (5) в сторону "Медленно" до упора.
- (6) Установите рукоятку (2) крана управления силовыми цилиндрами в положение "Спуск груза".
- (7) Плавно поверните запорный вентиль (5) в сторону "Быстрее" и опустите самолет.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОПУСКАНИИ САМОЛЕТА НЕОБХОДИМО ВРАЩАТЬ ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЕ ГАЙКИ (I1 и I2), ВЫДЕРЖИВАЯ ЗАЗОР 10-15 мм МЕЖДУ ГАЙКАМИ И ОПОРАМИ. В КОНЦЕ ХОДА БОЛЬШОГО ШТОКА ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ ГАЙКА (I1) ДОЛЖНА БЫТЬ В КРАЙНЕМ ВЕРХНЕМ ПОЛОЖЕНИИ.

- (8) Установите рукоятку (1) крана в положение "Выход штока".
- (9) Поднимите (вывинтите) предохранительную гайку (I2) в верхнее положение.
- (10) Работая ручными насосами, выдвиньте шток цилиндра принудительного опускания и введите в зацепление захват (I7) со штурвалом предохранительной гайки (I2).
- (11) Установите рукоятку (2) крана в положение "Принудит.опуск." и, работая ручными насосами, опустите шток.
- (12) Выведите гидроподъемники из-под самолета.

Б. Подъем и опускание самолета с помощью кабельной тележки А1704-0000-0-3 (с О1004), 8А74 (по 99994)
Кабельная тележка предназначена для приема и распределения электроэнергии между тремя гидроподъемниками и централизованного дистанционного управления их работой.



КАБЕЛЬНАЯ ТЕЛЕЖКА
ф.кг.18-4

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Основные технические данные

Напряжение питания постоянным током, в	27±2,7
Потребляемый гидроподъемниками ток, а	не более 270
Габаритные размеры тележки, мм	900x1410x960
Вес тележки с электрокабелями и пультом управления, кг	не более 190
Вес пульта управления, кг	не более 2

Меры предосторожности

- (1) Не производите подъем (опускание) самолета с помощью кабельной тележки при неисправном электрооборудовании.
- (2) Не подключайте тележку в сеть с напряжением выше чем 27в±10%.
- (3) Не подсоединяйте электрокабели и не производите ремонт тележки, находящейся под напряжением.
- (4) Не буксируйте тележку со спущенными колесами. При буксировке водило и барабаны с намотанными электрокабелями должны быть зафиксированы.

Подготовка к работе

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ПОДЪЕМОМ САМОЛЕТА ПРОВЕРЬТЕ ИСПРАВНОСТЬ ТЕЛЕЖКИ И ГИДРОПОДЪЕМНИКОВ.

- (1) Установите тележку на подножку и откройте крышки люков.
- (2) Расстопорите барабаны (потяните фиксаторы на себя и поверните в любую сторону на 90°) и размотайте электрокабели.
- (3) Снимите заглушки со штепсельных разъемов тележки, электрокабелей и гидроподъемников.
- (4) Подсоедините электрокабели к гидроподъемникам, пульту управления и к соответствующим разъемам тележки.
- (5) Подсоедините тележку к источнику питания.
- (6) Установите выключатель питания в положение "Вкл." - при этом на панели и пульте управления должны загореться контрольные лампы "Сеть".
- (7) Подготовьте гидроподъемники к подъему самолета (см. п.А).
- (8) Нажмите на кнопку "Общий подъем" на пульте управления, при выдвижении штоков на 100-150 мм кнопку отпустите.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

- (9) Подготовьте гидроподъемники к принудительному опусканию штоков.
- (10) Опустите штоки нажатием кнопки "Общий подъем" на пульте управления.
- (11) Установите выключатель питания в положение "Выкл."
- (12) Отсоедините электрокабели гидроподъемников от тележки.
- (13) Установите гидроподъемники под опорные гнезда самолета, а тележку на максимальном расстоянии от гидроподъемников.
- (14) Подсоедините электрокабели к гидроподъемникам, руководствуясь надписями над штепсельными разъемами на панели тележки.

Централизованный подъем самолета

Подъем самолета производится оператором с пульта управления и лицами, обслуживающими гидроподъемники.

- (1) Установите выключатель питания в положение "Вкл."
- (2) Подготовьте гидроподъемники к подъему.
- (3) Включите аварийный выключатель на пульте каждого гидроподъемника.
- (4) Нажмите кнопку "Общий подъем" на пульте управления и удерживайте ее в этом положении до завершения подъема, а затем отпустите.

ПРИМЕЧАНИЕ. При работе одним гидроподъемником необходимо нажать соответствующую кнопку на пульте управления.

- (5) После стопорения штоков выключатель питания установите в положение "Выкл."

Опускание

См. п. А "Опускание"

ПРИМЕЧАНИЕ. Перед опусканием самолета для освобождения предохранительных гаек можно воспользоваться кнопкой "Общий подъем". Для этого подготовьте гидроподъемники к подъему груза, нажмите кнопку и сразу отпустите.

Заключительные работы

- (1) Отсоедините тележку от источника питания.
- (2) Отсоедините электрокабели от штепсельных разъемов гидроподъемников, тележки и пульта управления.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

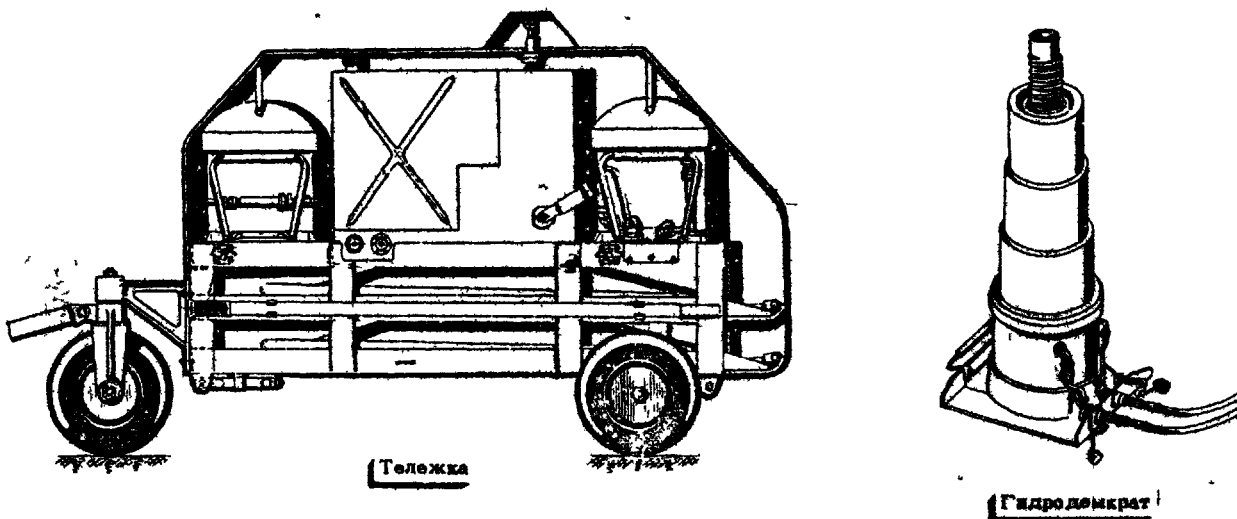
(3) Застопорите барабаны на оси фиксаторами.

Изменение № 375

(4) Намотайте электрокабели на барабаны, вращая их рукояткой, концы закрепите бирками.

В. Подъем и опускание главных ног шасси

Общий вид и основные технические данные комплекта гидродомкратов (фиг.18-5).



ОБЩИЙ ВИД КОМПЛЕКТА ГИДРОДОМКРАТОВ

Фиг.18-5

Грузоподъемность домкрата, кГ	45000
Грузоподъемность кронштейна, кГ	
главных ног шасси	39000
носовой ноги шасси	20200
Минимальная высота домкрата, мм	350
Максимальная высота подъема, мм	1005
Силовой ход, мм	520

ВНИМАНИЕ! ПОДЪЕМ И ОПУСКАНИЕ САМОЛЕТА ГИДРОДОМКРАТАМИ ПРОИЗВОДИТЕ В СТРОГОМ СООТВЕТСТВИИ С ИТЭ-76, ГЛАВА " НАЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ".



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Измененке № 554

Подъем

- ВНИМАНИЕ!**
1. ПОДЪЕМ И ОПУСКАНИЕ САМОЛЕТА ГИДРОДОМКРАТАМИ ПРОИЗВОДИТЬ В СТРОГОМ СООТВЕТСТВИИ С ИТЭ-76, ГЛАВА "НАЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ".
 2. УСТАНОВКА ГИДРОДОМКРАТОВ С ДВУХ СТОРОН САМОЛЕТА НЕ ДОПУСКАЕТСЯ. ПОДЪЕМ ПЕРЕДНЕЙ И ЗАДНЕЙ ГЛАВНЫХ НОГ ПРОИЗВОДИТЕ ТОЛЬКО ОДНОВРЕМЕННО ДВУМЯ ДОМКРАТАМИ С ОДНОГО БОРТА.

Схема подъема главных стоек одного борта для замены колес
(нормальная эксплуатация) с использованием кронштейнов

I 7610 9903 030 000

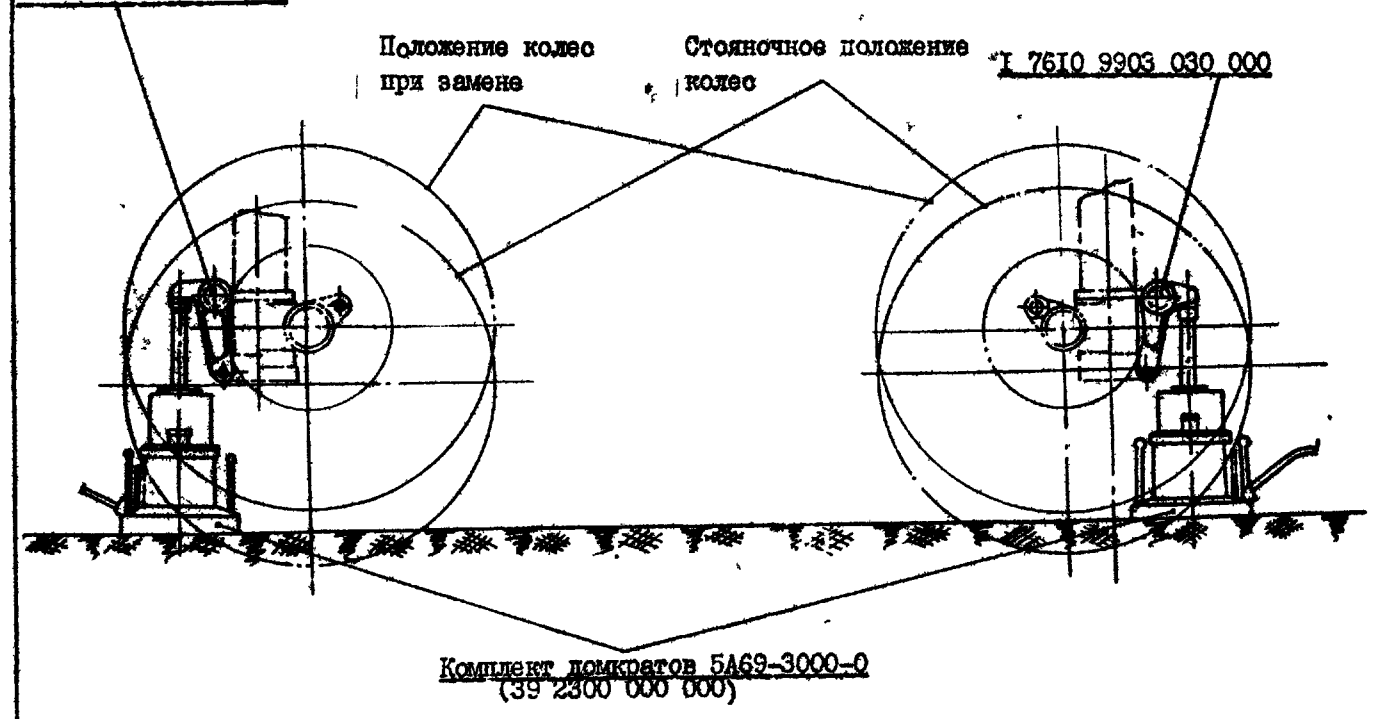
I 7610 9903 030 000

Масса поднимаемого изделия $G \leq$ не более 160 тонн

Положение колес
при замене

Стояночное положение
колес

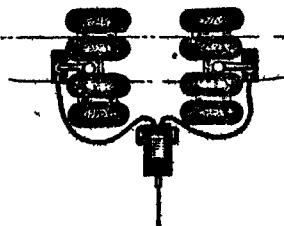
I 7610 9903 030 000



Комплект домкратов 5A69-3000-0
(39 2300 000 000)

0:00

Установке упорных колодок
и размещение комплекта
гидродомкратов



ПОДЪЕМ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ ГИДРОДОМКРАТАМИ
Фиг. 18-6

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 554

- (1) Установите упорные колодки под колеса носовой и главных ног шасси, которые не поднимаются.
- (2) Установите гидродомкраты под кронштейны: выверните регулировочные винты до упора, обеспечивая вертикальность осей винтов и домкратов. При высоте от земли до кронштейна 465 мм и менее винты выверните до соприкосновения с шаровой головкой кронштейна.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОДЪЕМЕ ГИДРОДОМКРАТАМИ УБЕДИТЕСЬ В УСТАНОВКЕ СТОПОРНОГО КОЛЫЦА НА ПЯТЕ ВИНТА.

- (3) В случае применения домкратов на грунте подложите под домкраты опорные плиты.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. БОЛЬШУЮ СТОРОНУ ОПОРНОЙ ПЛИТЫ И ДОМКРАТА УСТАНАВЛИВАЙТЕ ПЕРПЕНДИКУЛЯРНО ОСИ САМОЛЕТА.

- (4) Произведите подъем одновременно двумя домкратами (согласно Инструкции по эксплуатации домкрата) до высоты, обеспечивающей установку колес.

ПРИМЕЧАНИЕ. Установку гидродомкратов и замену колес начинайте со стороны, имеющей наибольшее количество поврежденных пневматиков.

Опускание

ВНИМАНИЕ! ОПУСКАНИЕ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ НЕОБХОДИМО ПРОИЗВОДИТЬ ТОЛЬКО ОДНОВРЕМЕННО, ПРИ ДВУХ ОТКРЫТЫХ ЗАПОРНЫХ КРАНАХ, В СТРОГОМ СООТВЕТСТВИИ С ИТЭ-76, ГЛАВА "НАЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ".

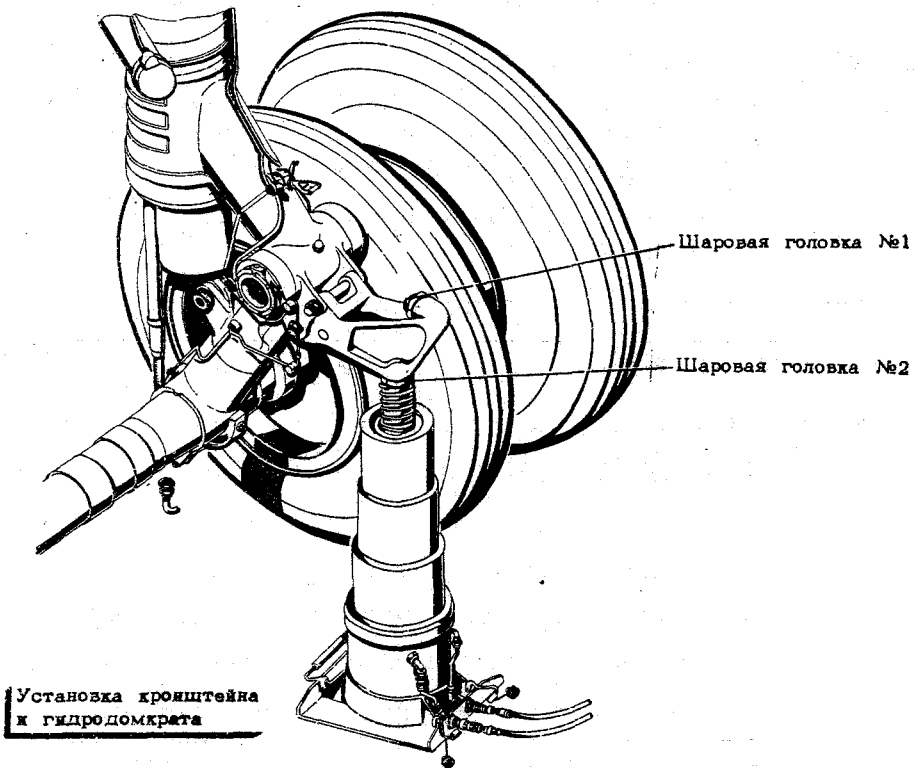
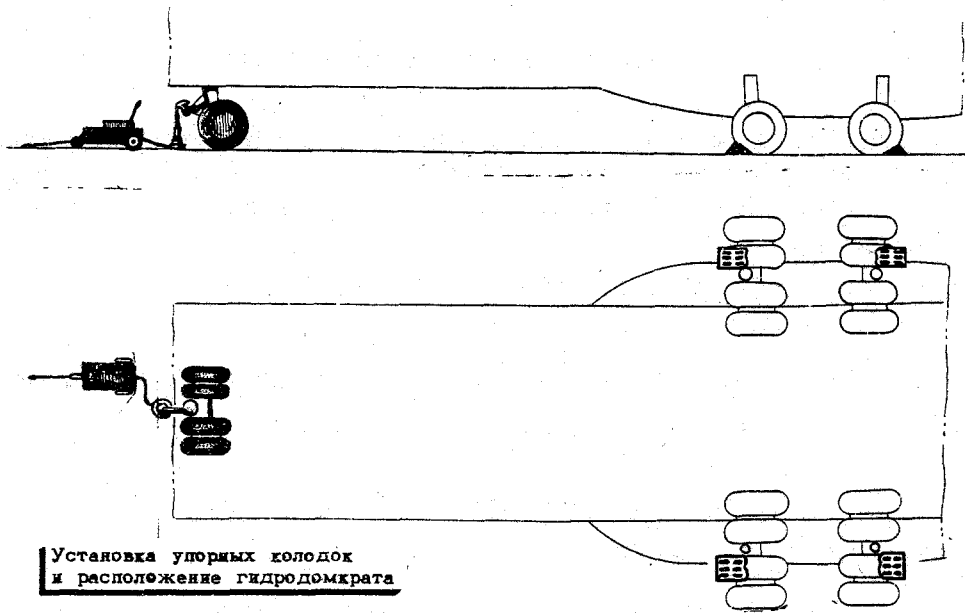
КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОПУСКАНИЕ ГЛАВНЫХ НОГ ШАССИ ПРИ ОДНОМ ЗАКРЫТОМ КРАНЕ.

- (1) Опустите одновременно обе главные ноги шасси.
- (2) Уберите гидродомкраты.
- (3) Снимите кронштейны.

Г. Подъем и опускание носовой ноги шасси

Подъем

- (1) Установите кронштейны согласно фиг. И8-7. Шаровая головка № 1 применяется при исправной ноге шасси с обжатием амортизатора 184 мм и менее, шаровая головка № 2 при 184 мм и более до полного обжатия включительно (298 мм).
- (2) Установите колодки под колеса главных ног шасси (фиг. И8-8).
- (3) Установите тандер. Установка тандера возможна при обжатии амортизатора 157 мм и менее. При обжатии 157 мм и более (до полного обжатия) необходимо поднять шасси без применения тандера до высоты, при которой обжатие амортизатора будет 157 мм, затем установите тандер и продолжайте подъем.



ПОДЪЕМ НОСОВОЙ НОГИ ШАССИ ГИДРОДОМКРАТОМ

Фиг.18-7

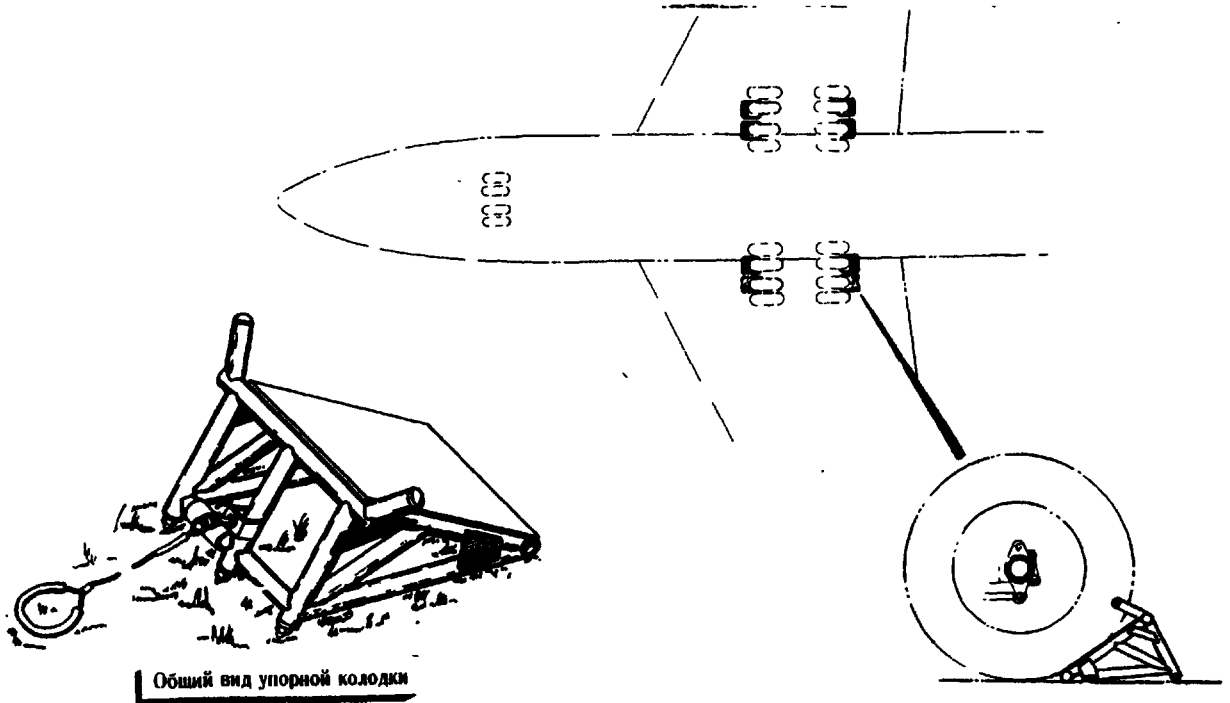


СХЕМА УСТАНОВКИ УПОРНЫХ КОЛОДОК
ПРИ СТОЯНКЕ САМОЛЕТА

Фиг.18-8

- (4) Установите гидродомкрат под кронштейн и в случае несдушенных пневматиков, выверните регулировочный винт до упора, обеспечив вертикальность оси винта и домкрата. При сорванных или спущенных пневматиках или при больших обжатиях амортизатора выверните винт до соприкосновения с шаровой головкой кронштейна. В этом случае стопорное кольцо на пята винта не устанавливайте.
- (5) В случае применения домкрата на грунте подложите под домкрат опорную плиту.
- (6) Произведите подъем согласно Инструкции по эксплуатации домкратов до высоты, обеспечивающей установку колес.

Ил 76 04

+

+

Опускание

- (1) Опустите носовую ногу шасси.
- (2) Уберите гидродомкрат.
- (3) Снимите кронштейн.
- (4) Снимите (если устанавливался) тандер.

ИА-76Т

Дополнение в Руководство по АО

19

Изменение № 105

ОСОБЕННОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЁТА ПРИ НИЗКИХ И ВЫСОКИХ ТЕМПЕРАТУРАХ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА

А. При низких температурах наружного воздуха.

Место стоянки самолёта очистите от снега и льда. Колёса шасси должны устанавливаться на чистую сухую площадку. В случае обледенения поверхности самолёта необходимо:

- (1) Смести иней и сухой снег волосяными щётками.
- (2) Изморозь, примёрзший снег или лёд удалить следующими способами:

- (a) Нанесением жидкости «Арктика» или её заменителя.

В качестве противообледенительных жидкостей можно использовать ПОЖ «ОСТАFLO EG», (тип. 1), SAE AMS 1424, ISO 11075, производства ООО АВИА-ФЛЮИД Интернешнл», г. Москва;

«Арктика» ТУ 6-00-5763445-10-89 производства Московского филиала ООО «Тюменпетрол»; «Арктика-ДГ» ТУ 1-595-25-512-97, производства НПП «Арктон», г. Нижнекамск, в соответствии с инструкциями по их применению.

В отдельных случаях, при отсутствии жидкости «Арктика», разрешается удалять ледяные отложения с фюзеляжа и крыла водой, подогретой до температуры не более + 50°C, а хвостовое оперение обдуть горячим воздухом. При этом контроль за состоянием поверхности самолёта должен производиться вплоть до исполнительного старта.

- (б) Надеть чехлы на переднюю кабину, СЧК, ОЧК и хвостовое оперение (фиг. 19-1) и подать под чехлы тёплый воздух, имеющий на выходе из рукавов подогревателя температуру не более + 50°C.

Сразу же после удаления обледенения протереть поверхность самолёта насухо чистой ветошью.

Тёплый воздух подаётся с помощью тепловой машины МП-300.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПОСЛЕ УДАЛЕНИЯ С ПОВЕРХНОСТИ САМОЛЁТА ЛЬДА, ИНЕЯ, СНЕГА, ИЗМОРОЗИ НЕОБХОДИМО ОСМОТРЕТЬ ЩЕЛЕВЫЕ ЗАЗОРЫ РУЛЕЙ, ЭЛЕРОНОВ, ТРИММЕРОВ, СПОЙЛЕРОВ, ЗАКРЫЛКОВ, ПРЕДКРЫЛКОВ, ИХ КРОНШТЕЙНЫ, ПОДВЕСКИ, УЗЛЫ И ДЕТАЛИ ШАССИ, УБЕДИТЬСЯ В ОТСУТСТВИИ НА НИХ ЛЬДА И ПРОВЕРИТЬ, ЧТО РУЛИ ВЫСОТЫ И ПОВОРОТА, СТАБИЛИЗАТОР, ЭЛЕРОНЫ, ТРИММЕРЫ, СПОЙЛЕРЫ, ЗАКРЫЛКИ И ПРЕДКРЫЛКИ ПОЛНОСТЬЮ ОТКЛОНЯЮТСЯ В КРАЙНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

- (3) Если чехлы примёрзли к поверхности самолёта, то, прежде чем их снять, необходимо подать под чехлы тёплый воздух и отогреть примёрзшие места.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПЕРЩАЕТСЯ СНИМАТЬ ЧЕХЛЫ, ПРИМЁРЗШИЕ К ПОВЕРХНОСТИ САМОЛЁТА, ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ЛАКОКРАСОЧНОГО ПОКРЫТИЯ.

- (4) Обледенение с приёмника воздушного давления удалять воздухом, подогретым до температуры + 60°C на выходе из рукава наземного источника.

2
3
2

ОСОБЕННОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЁТА

ПРИ НИЗКИХ И ВЫСОКИХ ТЕМПЕРАТУРАХ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА

А. При низких температурах наружного воздуха

Место стоянки самолета очистите от снега и льда. Колеса шасси должны устанавливаться на чистую сухую площадку. В случае обледенения поверхности самолета необходимо:

- (1) Смести иней и сухой снег волосяными щетками.
- (2) Изморозь, примерзший снег или лед удалить следующими способами:
 - (а) Нанесением жидкости "Арктика" или ее заменителя.

... после слов «Нанесением жидкости "Арктика" или ее заменителя» добавить текст: «В качестве противобледенительных жидкостей можно использовать ПОЖ «Арктика» «Арктика-ДГ» ту 1-595-25-512-97 производства Московского филиала ООО «Тюменпетрол», соответствующими инструкциями по их применению.»

... операция обдуть горячим воздухом. При этом контроль за температурой воздуха должен производиться вплоть до исполнительного старшего пилота (И.П.).

Основание: Указание ДЛЛГ ГВС и ТРГСА МТ РФ от 30.01.2003 № 24.10-9ГА

- (б) Надеть чехлы на переднюю кабину, СЧК, ОЧК и подать под чехлы теплый воздух, имеющий на выходе температуру не более +50°С.

Сразу же после удаления обледенения протереть поверхность самолета насухо чистой ветошью.

Теплый воздух подается с помощью тепловой машины МП-300.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПОСЛЕ УДАЛЕНИЯ С ПОВЕРХНОСТИ САМОЛЁТА ЛЬДА, ИНЕЯ, СНЕГА, ИЗМОРОЗИ НЕОБХОДИМО ОСМОТРЕТЬ ЩЕЛЕВЫЕ ЗАОРЫ РУЛЕЙ, ЭЛЕРОНОВ, ТРИММЕРОВ, СПОЙЛЕРОВ, ЗАКРЫЛКОВ, ПРЕДКРЫЛКОВ, ИХ КРОНШТЕЙНЫ, ПОДВЕСКИ, УЗЛЫ И ДЕТАЛИ ШАССИ, УБЕДИТЬСЯ В ОТСУТСТВИИ НА НИХ ЛЬДА И ПРОВЕРИТЬ, ЧТО РУЛИ ВЫСОТЫ И ПОВОРОТА, СТАБИЛИЗАТОР, ЭЛЕРОНЫ, ТРИММЕРЫ, СПОЙЛЕРЫ, ЗАКРЫЛКИ И ПРЕДКРЫЛКИ ПОЛНОСТЬЮ ОТКЛОНЯЮТСЯ В КРАЙНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

- (3) Если чехлы примерзли к поверхности самолета, то, прежде чем их снять, необходимо подать под чехлы теплый воздух и отогреть примерзшие места.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ СНИМАТЬ ЧЕХЛЫ, ПРИМЕРЗШИЕ К ПОВЕРХНОСТИ САМОЛЁТА, ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ЛАКОКРАСОЧНОГО ПОКРЫТИЯ.

- (4) Обледенение с приемника воздушного давления удалять воздухом, подогретым до температуры +60°С на выходе из рукава наземного источника.

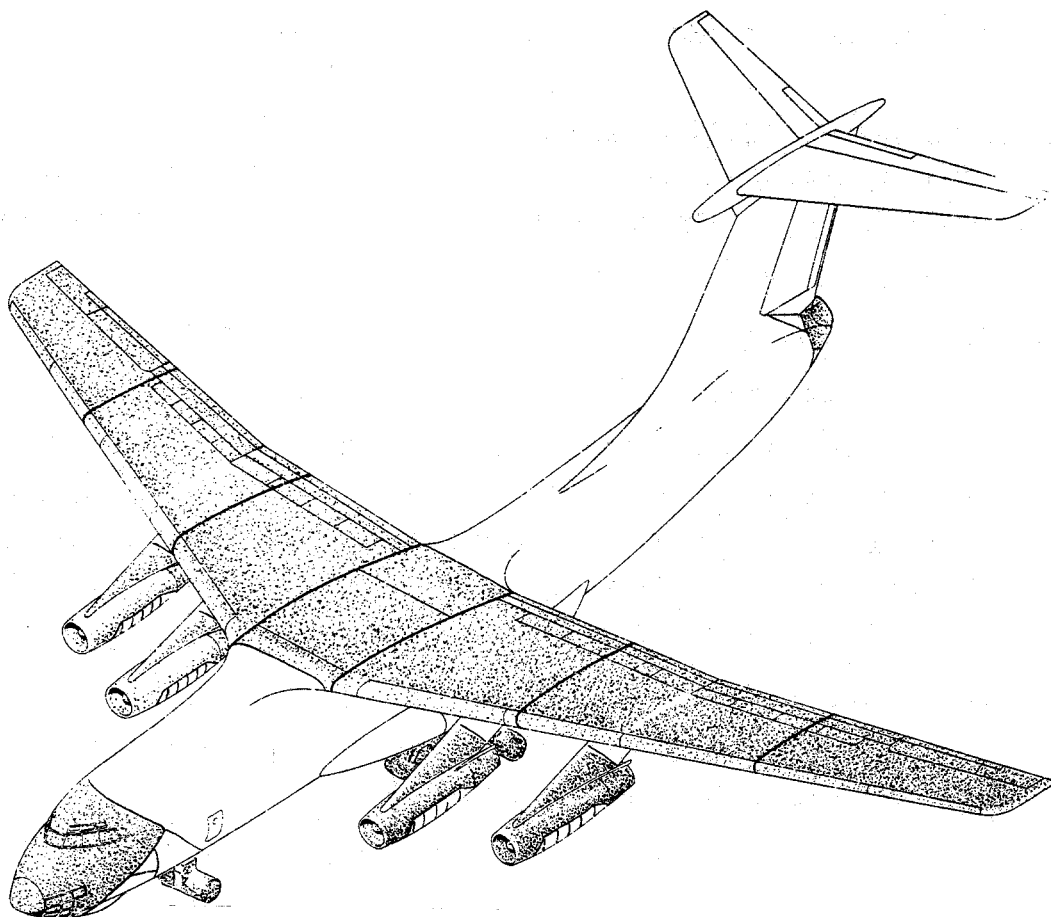


СХЕМА ЗАЧЕХЛЕНИЯ САМОЛЕТА
Фиг.19-1

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЭВАКУАЦИИ
САМОЛЁТА ПРИ АВАРИЙНЫХ ПОСАДКАХ

Для эвакуации самолета в случае его посадки с убранными шасси или поломки шасси при посадке необходимо:

- (1) Обесточить самолет.
- (2) Разгрузить самолет, если он был загружен.
- (3) Откачать топливозаправщиком топливо из самолетных баков.
- (4) Произвести подъем самолета с помощью гидравлических или аварийных пневмотканевых подъемников до высоты, обеспечивающей выпуск шасси или установку самолета на средства транспортировки.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ. 1. НАХОДИТЬСЯ ЛЮДЯМ В САМОЛЁТЕ И ПОД САМОЛЁТОМ ВО ВРЕМЯ ПОДЪЕМА.

2. ПРОИЗВОДИТЬ ПОДЪЕМ ПРИ СИЛЬНОМ ИЛИ ПОРЫВИСТОМ ВЕТРЕ. СКОРОСТЬ ВЕТРА НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ 10 М/СЕК.

3. СЛИВАТЬ ТОПЛИВО ИЗ БАКОВ САМОЛЁТА НА ГРУНТ.

При подъеме самолета с помощью пневмотканевых подъемников необходимо предохранять подъемники от повреждения острыми концами обшивки, дренажных трубок, кранов и т.п. В местах, где имеются острые кромки, проложите дюралюминиевые листы или авиационную фанеру (3-4 мм).

Места установки пневмотканевых подъемников под фюзеляж показаны на фиг.18-2. Под крыло устанавливайте регулируемые по высоте страховочные подъемники с ложеентами. Подъемники устанавливайте под нервюру № 19.

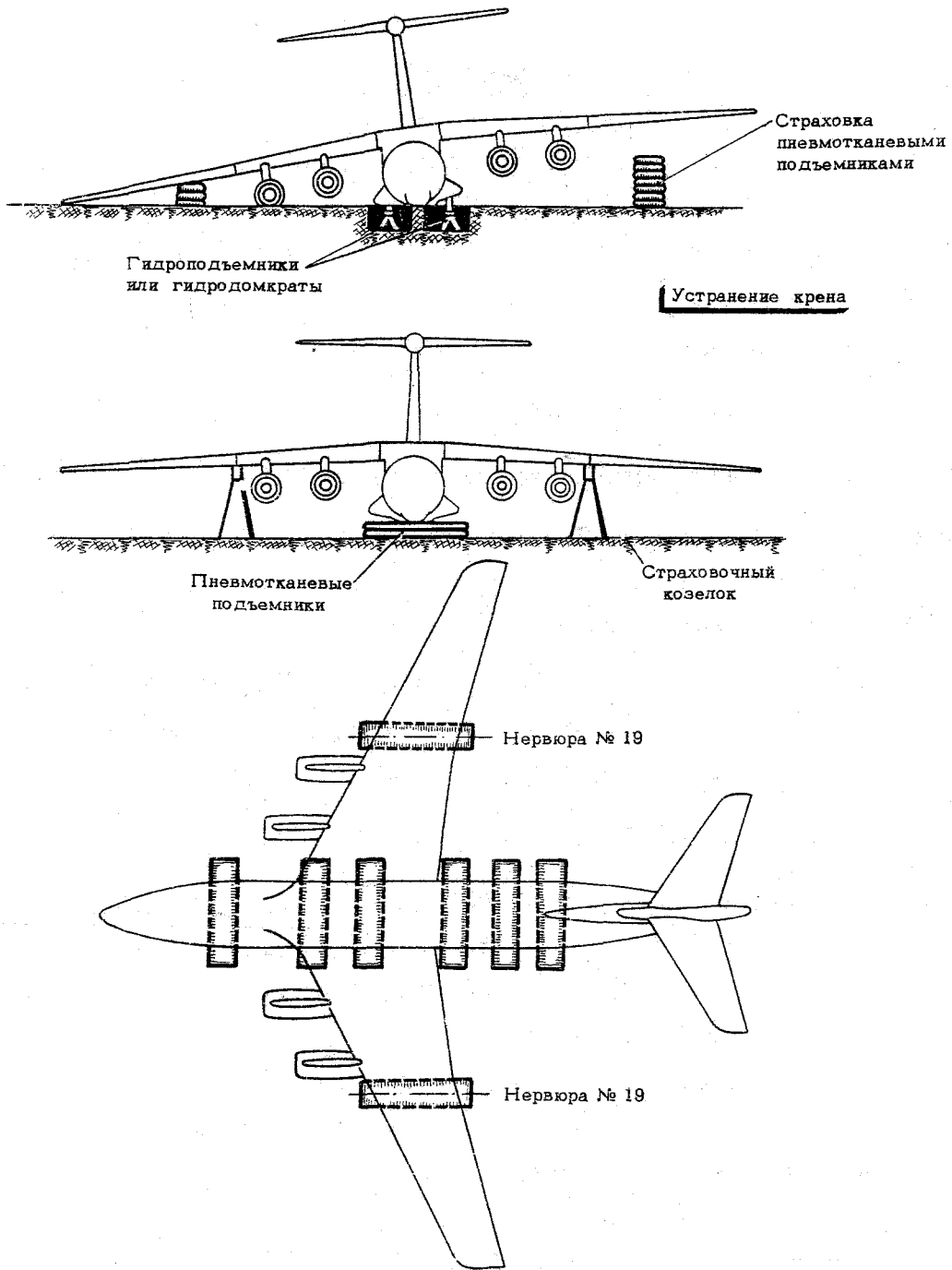
Если самолет после посадки наренен, необходимо предварительно устранить крен, а затем производить подъем всего самолета (фиг.20-1).

По достижении высоты подъема, достаточной для применения гидropодъемников, установите гидropодъемники (см. раздел "Установка гидropодъемников").

Не снимая давления в пневмотканевых подъемниках, выпустите шасси. После этого поочередно снимите давление во всех пневмотканевых подъемниках, отсоедините шланги и убедите всю аварийную аппаратуру.

Опустите самолёт на шасси, предварительно законтрив замки шасси стопорными шпильками.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



ПОДЪЕМ САМОЛЕТА С ПОМОЩЬЮ ПНЕВМОТКАНЕВЫХ ПОДЪЕМНИКОВ

Фиг. 20-I

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

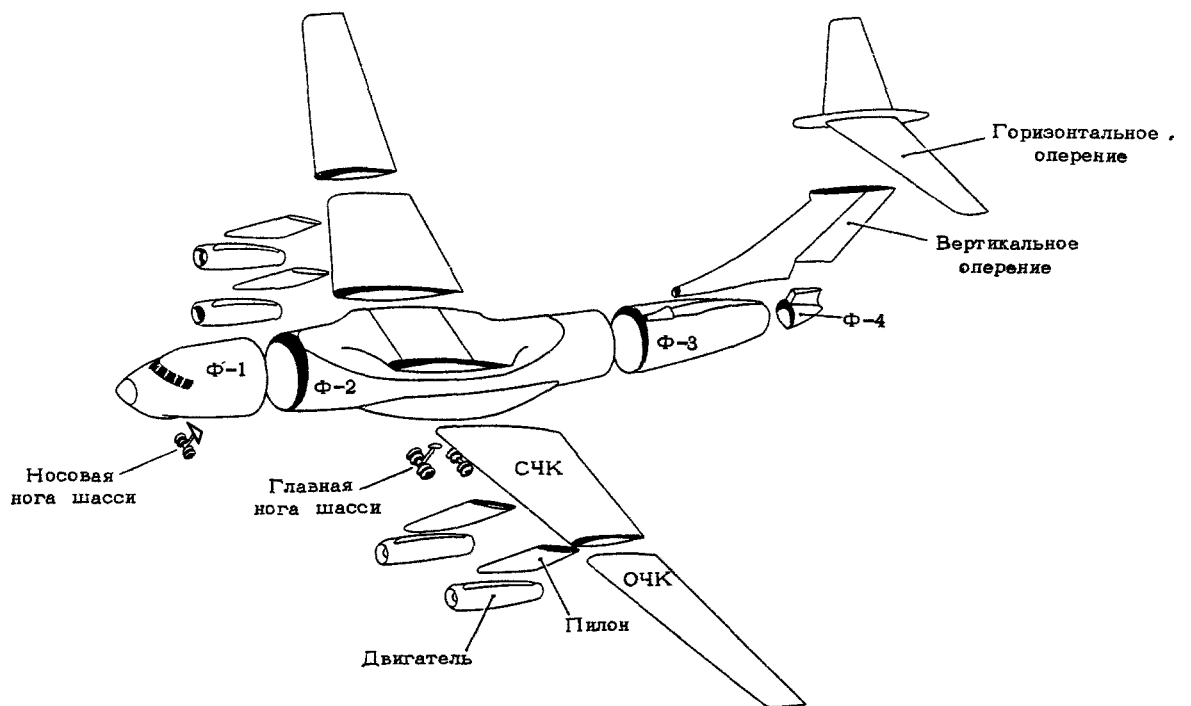
Буксировать самолет следует согласно положениям раздела "Руление и буксировка".

При отсутствии пневмотканевых подъемников и подъеме самолета при помощи гидравлических подъемников в местах их установки в грунте необходимо делать подкопы (фиг.20-3). Перед установкой подъемников дно ямы следует тщательно выровнять и утрамбовать.

При подъеме самолета гидравлическими подъемниками необходимо применять страховку по носовой, хвостовой частям фюзеляжа и по крылу. Страховка производится при помощи подъемников с ложементами и железнодорожных шпал, укладываемых в штабель; между верхней шпалой и обшивкой самолета необходимо создать мягкую прослойку.

В случае повреждения шасси или неисправности системы выпуска шасси подъем самолета производите до высоты, необходимой для установки трайлеров под самолет.

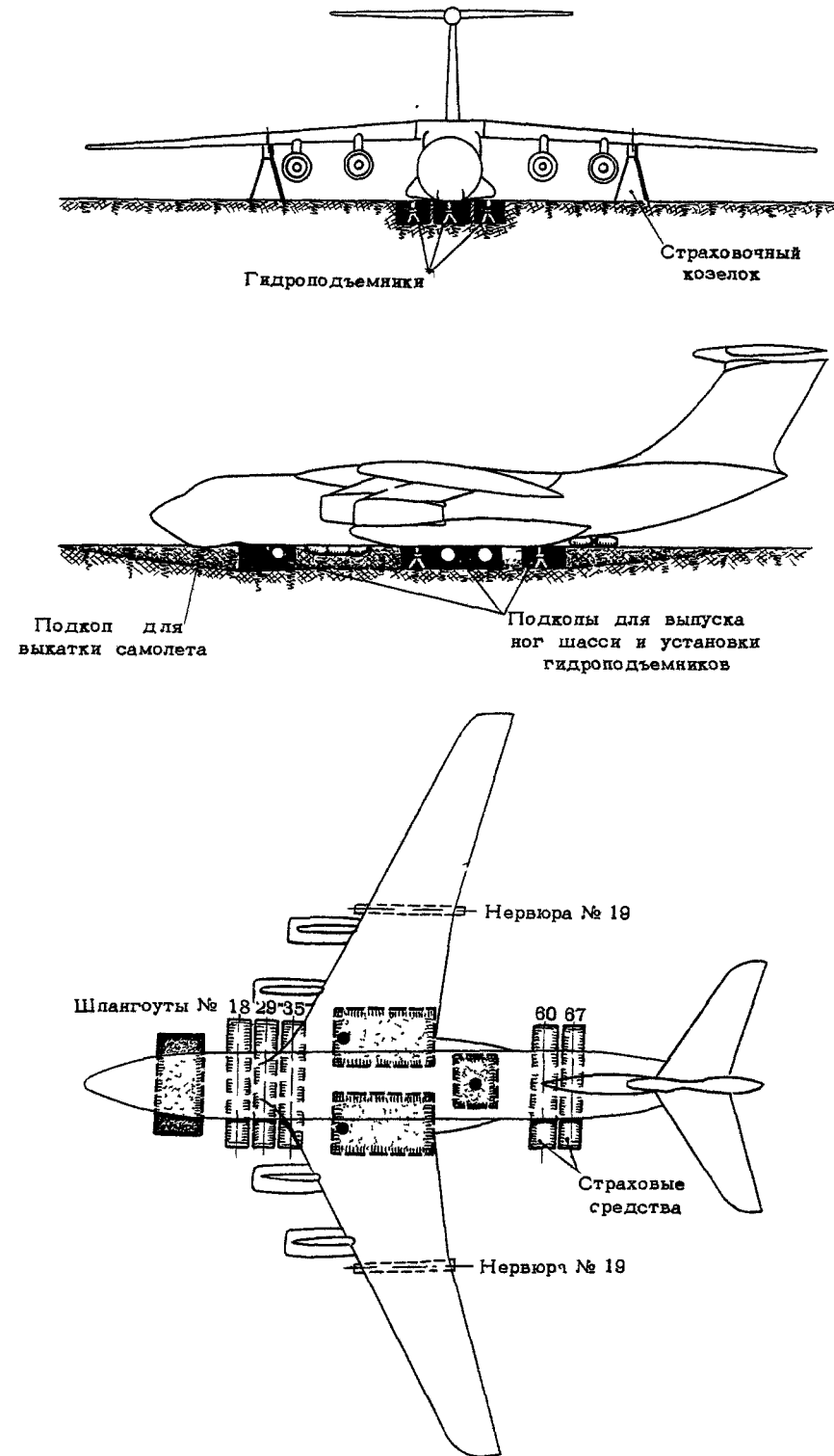
В случае невозможности транспортировать самолет на шасси или трайлером необходимо произвести разборку самолета, как указано на фиг.20-2, и транспортировать по частям.



РАЗЪЕМЫ САМОЛЕТА

фиг.20-2

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



ПОДЪЕМ САМОЛЕТА ГИДРОПОДЪЕМНИКАМИ

фиг.20-3

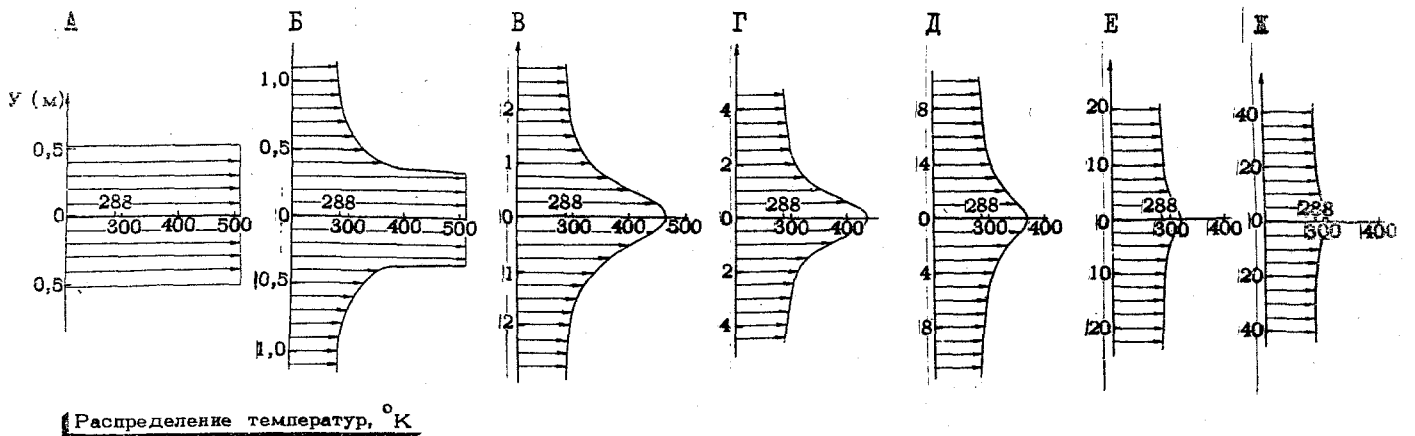
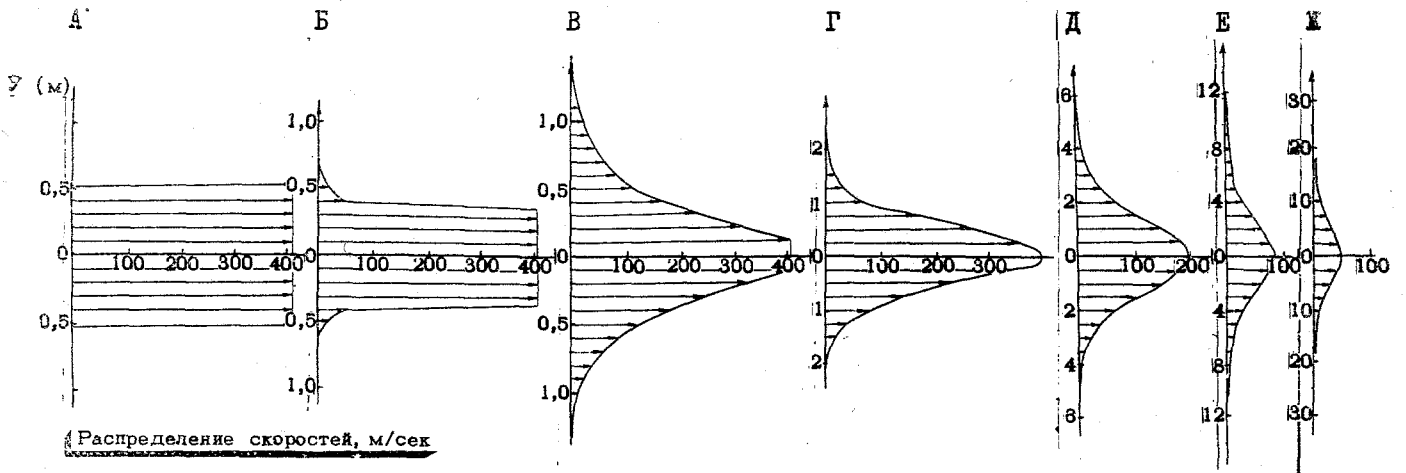
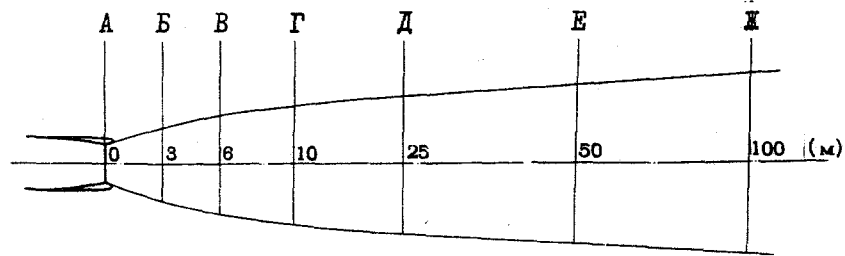
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

21

ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ

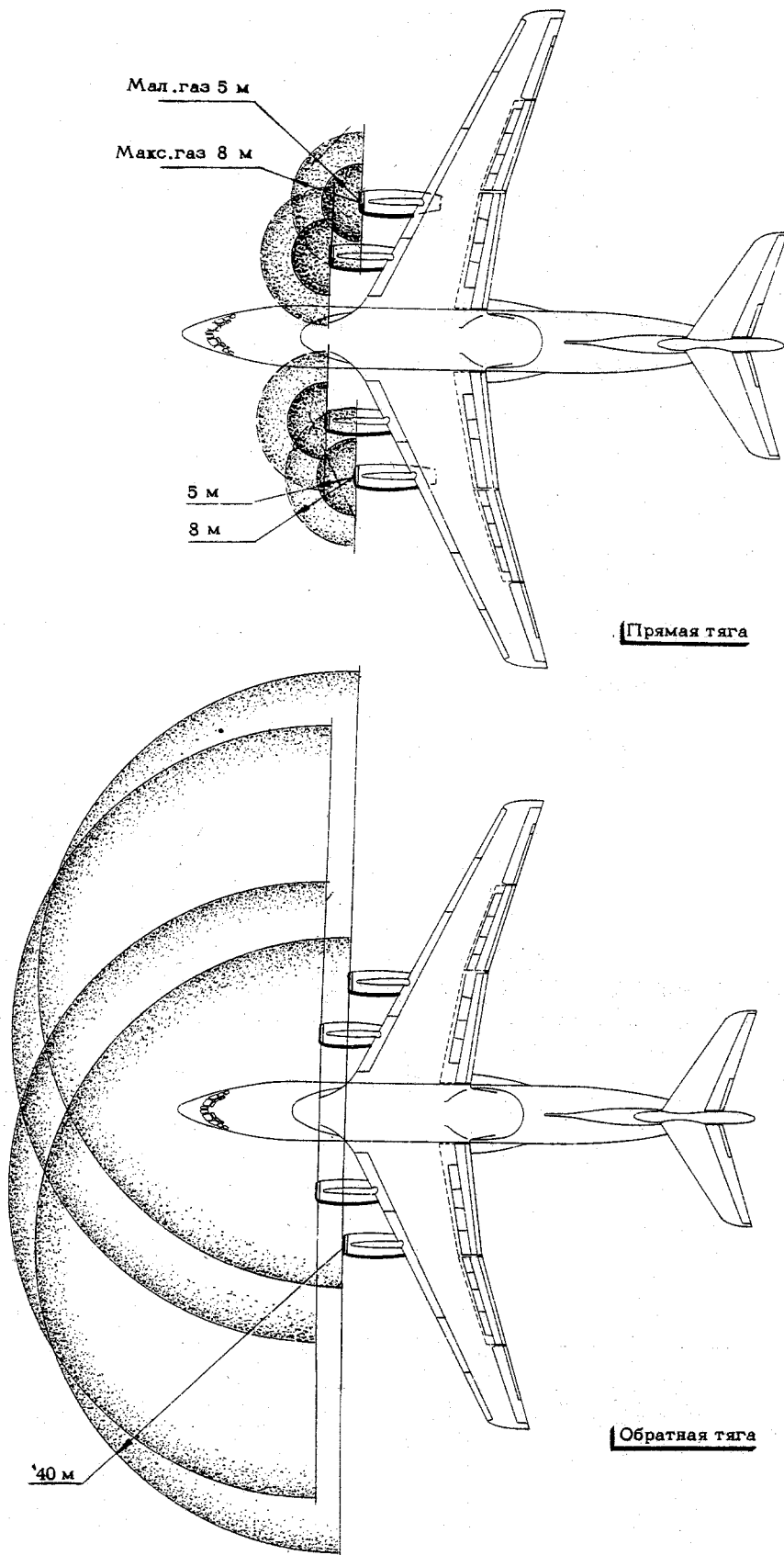
В данном разделе даны территориальные зоны ограничений при работе двигателей и локаторов, в которых обслуживающему персоналу находиться не рекомендуется.

I - Законы скоростей и температур, выходящих из выхлопной трубы газов при работе двигателей (фиг.2I-I).



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СКОРОСТЕЙ И ТЕМПЕРАТУР В ВЫХЛОПНОЙ СТРУЕ ДВИГАТЕЛЯ НА МАКСИМАЛЬНОМ РЕЖИМЕ
фиг.2I-I

руководство по аэродромному обслуживанию



Фиг.2I-2

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

III - ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ ПРИ РАБОТЕ ЛОКАТОРОВ

ВНИМАНИЕ! ВО ВРЕМЯ ПРОВЕРКИ И ИСПЫТАНИЙ РАДИОЛОКАТОРОВ УСТАНОВИТЕ ВОЗЛЕ САМОЛЕТА ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ.

Наибольшая интенсивность облучения при включении переднего локатора наблюдается при углах наклона антенны от +I до -I град.

Зона, в которой не рекомендуется находиться наземному обслуживающему персоналу (при указанных углах наклона антенны), является передняя полусфера от носового обтекателя самолета в пределах $\pm 95^\circ$ от продольной оси самолета на расстоянии 15-20 м (фиг.2I-3).

Включать передатчик радиолокатора разрешается преимущественно на предварительном старте и, в отдельных случаях, на стоянке самолета.

На стоянке передатчик радиолокатора включают только при условиях:

кратковременного включения;

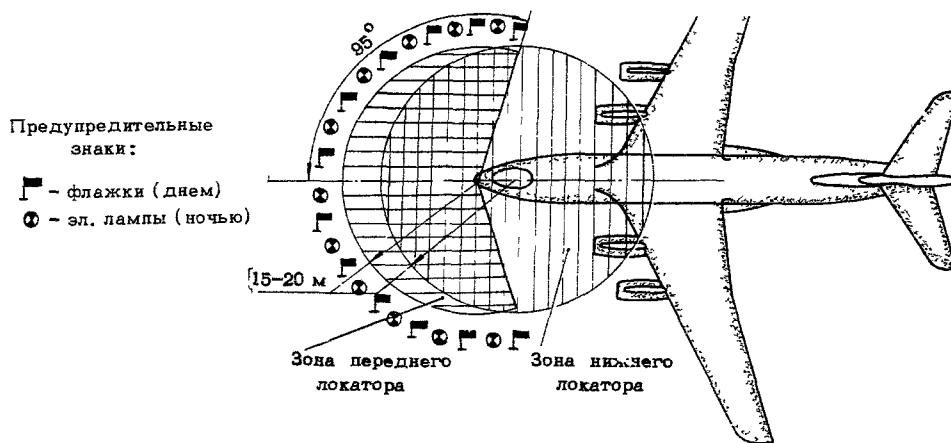
установки антенны в положение "Вверх", причем линия развертки (ось антенны) должна быть ориентирована только в те места, где нет людей и служебных зданий;

обязательного предупреждения технического состава, находящегося на земле, о включении передатчика радиолокатора.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ВКЛЮЧАТЬ ПЕРЕДАТЧИК РАДИОЛОКАТОРА ПРИ РУЛЕНИИ ОТ СТОЯНКИ ДО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО СТАРТА ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

На предварительном старте включать передатчик разрешается только после запуска двигателей и после того, как все средства наземного обслуживания (АПА и др.) будут удалены от самолета.

Для нижнего локатора требования остаются те же, что и для переднего. Сфера, в которой не рекомендуется находиться обслуживающему персоналу, распространяется на 360° .



ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ ПРИ РАБОТЕ ЛОКАТОРОВ
 фиг.2I-3

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

**ЭВАКУАЦИЯ САМОЛЕТА СО ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ
ПОЛОСЫ**

В случае посадки самолета на ВПП с убранной передней ногой или с поврежденной передней опорой шасси, или с поврежденными двумя опорами шасси с одной стороны - эвакуацию самолета с ВПП необходимо произвести с помощью комплекта приспособлений для эвакуации (I 7602 993I 000 000).

В комплект приспособлений для эвакуации самолета с ВПП входят :

Переходник для гидродомкрата I 7602 993I 010 000 (фиг.22-1).

Приспособление под носовую часть фюзеляжа I 7602 993I 200 000 (фиг.22-2).

Приспособление под фюзеляж I 7602 993I 400 000 (фиг.22-3).

Трос буксировочный с уравнительным блоком I 7602 993I 500 000 под шпангоут № 18 (фиг.22-4), под шпангоут № 56 (фиг.22-5).

Ложемент для перехвата под шпангоут № 18 I 7602 993I 610 000 (фиг.22-6).

Размещение приспособлений в грузовой кабине самолета при перевозке см.фиг.22-7, фиг.22-8.

- А. Эвакуация самолета с ВПП при невыпуске или повреждении на посадке передней опоры шасси (фиг.22-2, 22-4)

Указание по эксплуатации

- (1) Произвести подъем изделия согласно технологии аварийной эвакуации самолетов, эксплуатируемых в подразделениях МГА.
- (2) Поднять прицеп ЧМЗАП-5208 (ЧМЗАП-5212А) под шпангоут № 18.
- (3) Опустить изделие на ложемент приспособления (черт. I 7602 993I 200 000).
ВНИМАНИЕ! ПРИ ОПУСКАНИИ ИЗДЕЛИЯ ГИДРОПОДЪЕМНИКОМ СЛЕДИТЬ ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ В МОМЕНТ КАСАНИЯ КОЛЕС ЗЕМЛИ ЗАЗОР МЕЖДУ ШПАНГОУТОМ № 18 И ЛОЖЕМЕНТОМ БЫЛ 50 - 100 ММ.
- (4) Перекинуть пояс (черт. I 7602 993I 210 000) и затянуть изделие тандером.
- (5) Подсоединить буксировочный трос с блоком к шасси и прицепу.
- (6) Максимальный угол поворота прицепа относительно оси изделия - 60°.
- (7) Скорость буксировки ≤ 5 км/час.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 355

ВНИМАНИЕ! ОСТАНОВКИ И ТОРМОЖЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЬ, СТРАХУЯ ИЗДЕЛИЕ ОТ НАКАТА СТРАХОВОЧНЫМ ТЯГАЧОМ.

Состав технических средств для подъема и буксировки самолета
при повреждении на посадке передней опоры шасси

1. Гидроподъемник А-1009-0000-0	1 шт.
2. Гидроподъемник А-1006-0000-0-3	2 шт.
3. Гидродомкраты 5А69-3000-0	2 компл.
4. Трос буксировочный I 7602 993I 500 000	1 шт.
5. Трос буксировочный А-62-0200-0-13	1 шт.
6. Кабельная тележка 8А-74-0000-0	1 шт.
7. Колодки упорные 4Н9908-0	4 шт.
8. Шпалы железнодорожные (деревянные, ГОСТ 78-65) I03	шт.
9. Прицеп ЧМЗАП-5208 (ЧМЗАП-5212А)	1 шт.
10. Ложемент для перехвата I 7602 993I 610 000	1 шт.
11. Приспособление под носовую часть I 7602 993I 200 000	1 шт.
12. Тягач МАЗ-537А	1 шт.
13. Тягач КРАЗ-257 (КРАЗ-225Б)	1 шт.

ПРИМЕЧАНИЕ. Перед установкой самолета на ложемент подвижная часть приспособления должна находиться в 150 мм от переднего упора (см. схему). При установке самолета середина ложемента должна совпадать с осью шпангоута № 18.

Б. Эвакуация самолета с ВПП при повреждении на посадке двух главных опор шасси с одной стороны (фиг. 22-3, 22-5)

Указание по эксплуатации

- (1) Произвести подъем самолета согласно технологии аварийной эвакуации самолета ИЛ-76Т.
- (2) Подкатить прицепы ЧМЗАП-5212А с распоркой I 7602 993I 540 и приспособлением I 7602 993I 400 под шпангоут № 56.

ВНИМАНИЕ! СЕРЕДИНА ЛОЖЕМЕНТА ДОЛЖНА СОВПАДАТЬ С ОСЬЮ ШПАНГОУТА № 56.

- (3) Опустить самолет на ложемент приспособления.
- (4) Присоединить трос буксировочный I 7602 993I 510(I4) к тягачу и распорке.



РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 355

- (5) Максимальный угол поворота прицепов относительно оси самолета 15° .
- (6) Скорость буксировки ≤ 5 км/час.
- (7) Страховку и торможение производить, страхуя самолет от наката страховочным тросом.

Состав технических средств для полъема и буксировки при эвакуации самолета при повреждении на посадке двух главных

опор шасси с одной стороны

1. Гидроподъемник А-1009-0000-0	1 шт.
2. Гидроподъемник А-1006-0000-0-3	2 шт.
3. Гидродомкраты 5А69-3000-0	2 к-та
4. Переходник к гидродомкрату I 7602 993I 010 000	1 шт.
5. Кабельная тележка 8А-74-0000-0	1 шт.
6. Шпалы железнодорожные (деревянные) ГОСТ 78-65	500 шт.
7. Колодки упорные 4Н9908-0	8 шт.
8. Прицеп ЧМЗАП-52I2A	2 шт.
9. Приспособление I 7602 993I 400 000	1 шт.
10. Распорка I 7602 993I 540 000	1 шт.
11. Тягач МАЗ-537А или БелАЗ-742I	1 шт.
12. Тягач МАЗ-537А или КраЗ-255Б	1 шт.
13. Водило АЗII2-0000	1 шт.
14. Трос буксировочный I 7602 993I 510 000	1 шт.

Технические требования при сборке приспособлений

При установке приспособлений под фюзеляж на прицепы, продольные оси прицепов должны быть параллельны и расстояние между этими осями должно быть равным 3800мм.

При установке ложемента под носовую часть самолета на прицеп ЧМЗАП-5208 необходимо в прицепе вскрыть отверстия диаметром 24,5 мм под болты I 7602 993I 213 000.

Разметку отверстий произвести по отверстиям основания ложемента (см. фиг. 22-2, сеч. А-А).

Затяжку пояса черт. 993I 210 000 (фиг. 22-2) производить рукой (применение рычагов запрещается).

Перед установкой гидродомкрата 5А69-3000-003 (5А69-3000-0) под опорный узел самолета, необходимо на регулировочный винт гидродомкрата установить переходник черт. 993I 011 000 (фиг. 22-1).

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 355

При сборке обеспечить свободное вращение всех трущихся деталей. Трущиеся поверхности смазать смазкой ЦИАТИМ-201.

- В. Размещение приспособлений I 7602 993I 000 000 для эвакуации в самолете ИЛ-76Т (фиг.22-7, 22-8)

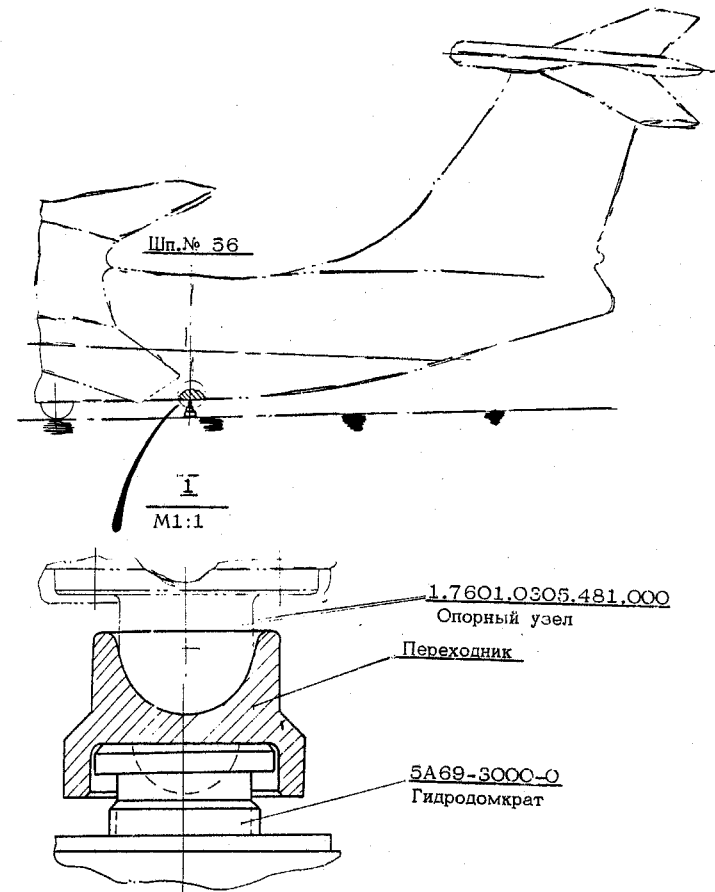
Размещение приспособлений в грузовой кабине самолета для их перевозки производить по пакетам (фиг.7).

Наименование	:	Обозначение	:	Кол.шт.	: Вес, кг
Комплектация пакета № 1					
Распорка к дышам прицепов		I 7602 993I 540 000		I	I79
Цепь швартовочная		I 760I 9606 250 003		4	
Комплектация пакета № 2					
Приспособление под носовую часть		I 7602 993I 200 000		I	I700
Цепь швартовочная		I 760I 9606 250 003		10	
Замок для соединения цепей		I 760I 9604 730 000		I	
Комплектация пакета № 3					
Приспособление под фюзеляж		I 7602 993I 400 000		I	5577
Цепь швартовочная		I 760I 9606 250 003		8	

Пакеты № 1, 2, 3 разрешается располагать в любой части грузовой кабины.

При размещении и швартовке пакетов руководствоваться ИЛЭ-76, книга № 6 «Инструкцией по эксплуатации», глава 72.

Крепление балок 993I 4I5 000 и основания 993I 4I0 000, при размещении в грузовой кабине в пакетах, производить болтовым соединением М30хI90 кл.2-I2I ГОСТ 7808-70 через стальные втулки 993I 706 000, как показано на фиг.22-8.

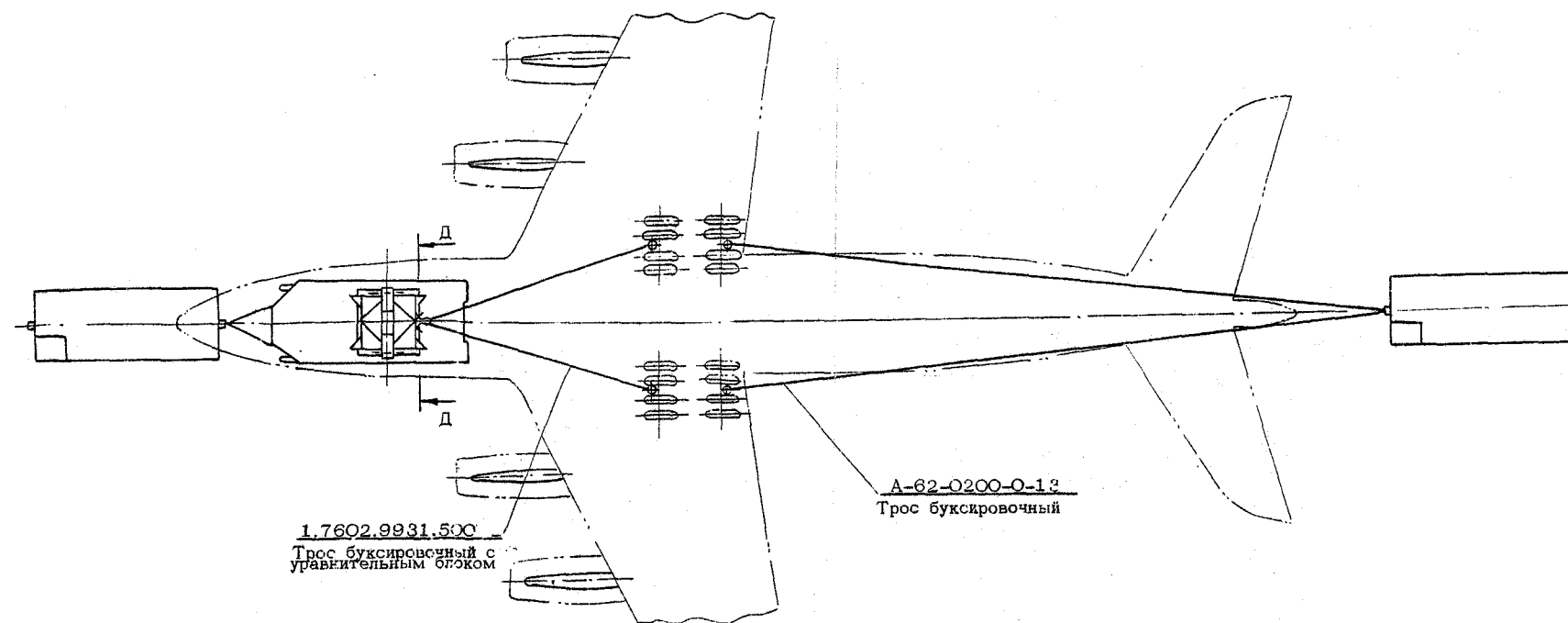
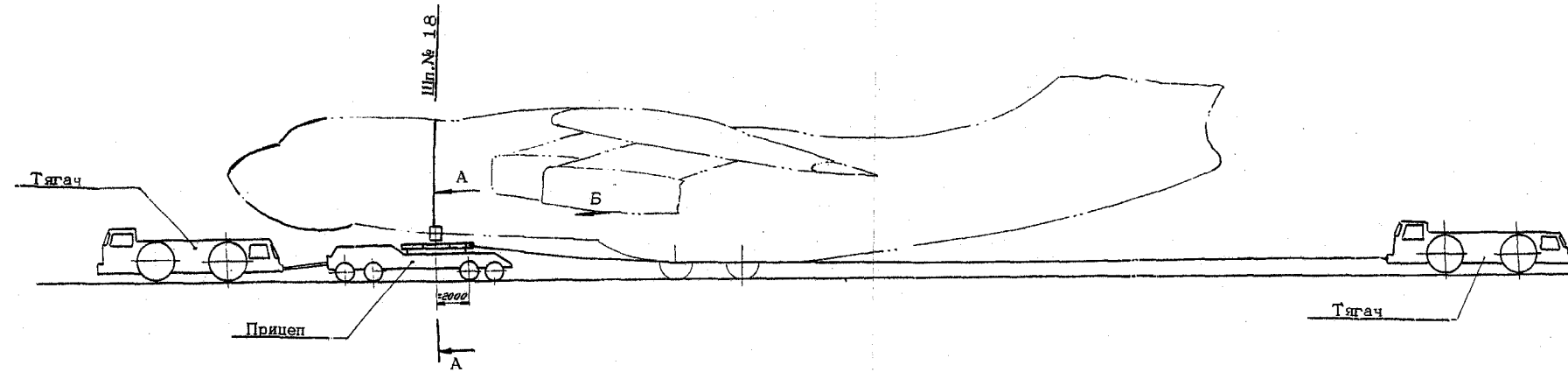


ПЕРЕХОДНИК К ГИДРОСМКРАТУ
фиг.22-1

ИЛ-76

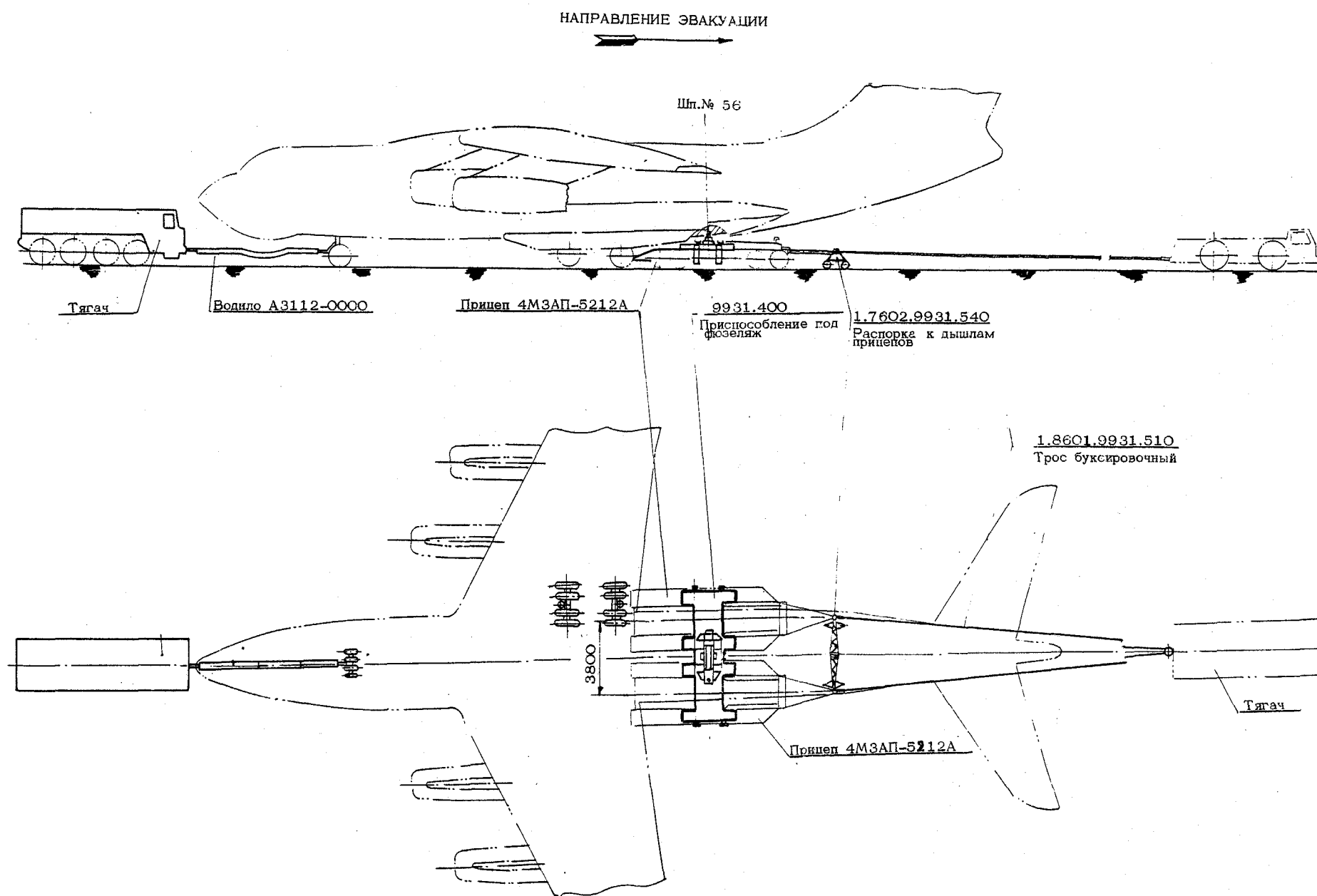
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 355



ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ПОД НОСОВУЮ ЧАСТЬ

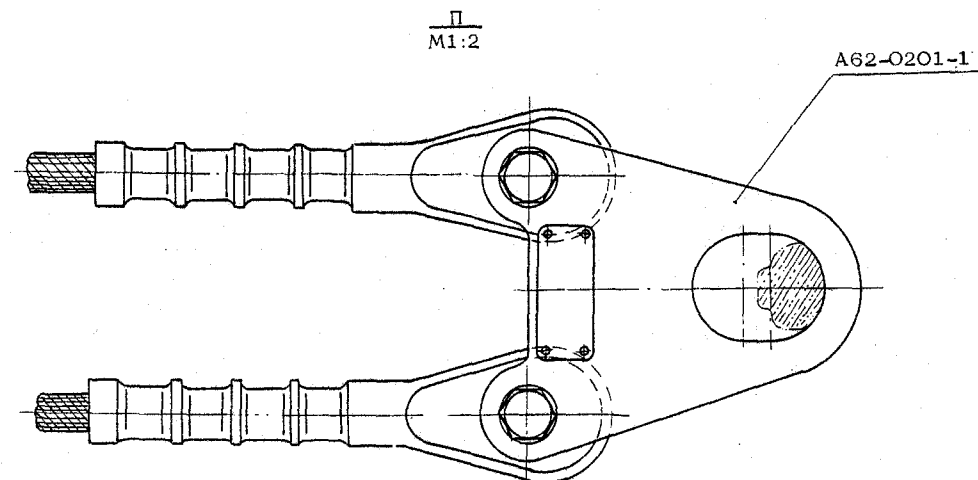
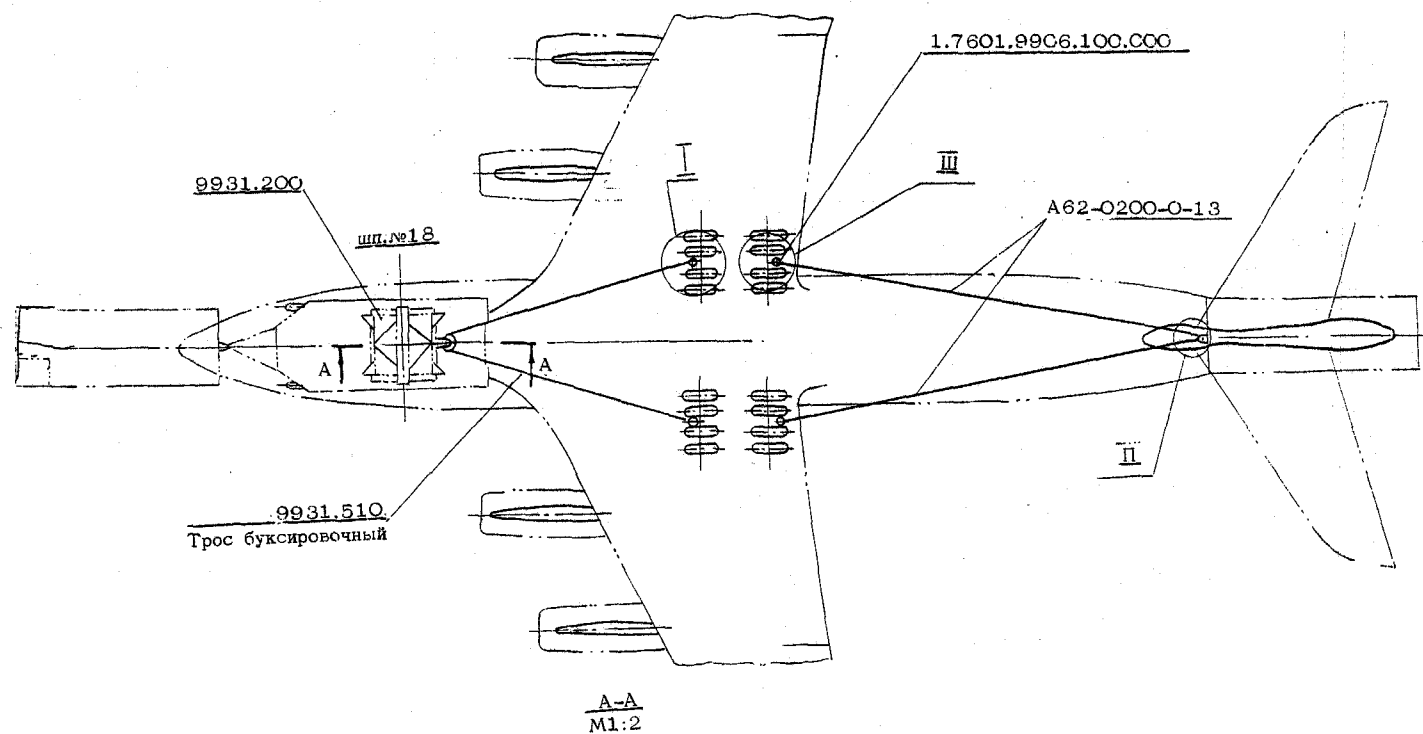
рис. 22-2



ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ПОД ФЮЗЕЛЯЖ

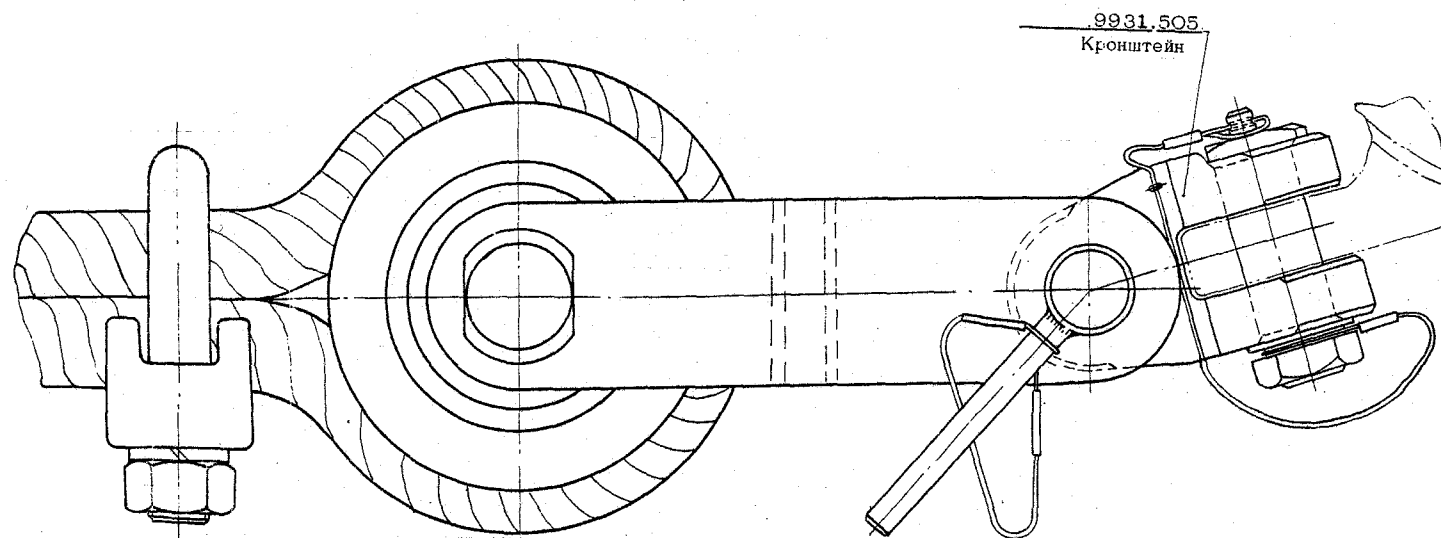
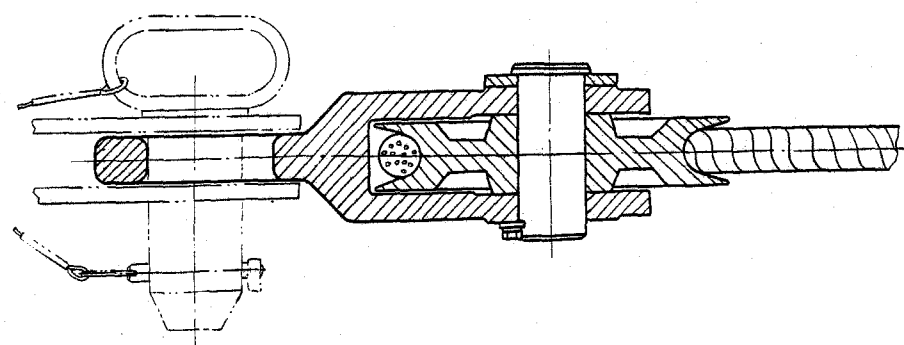
фиг. 22-3

СХЕМА № 1



П
М1:2

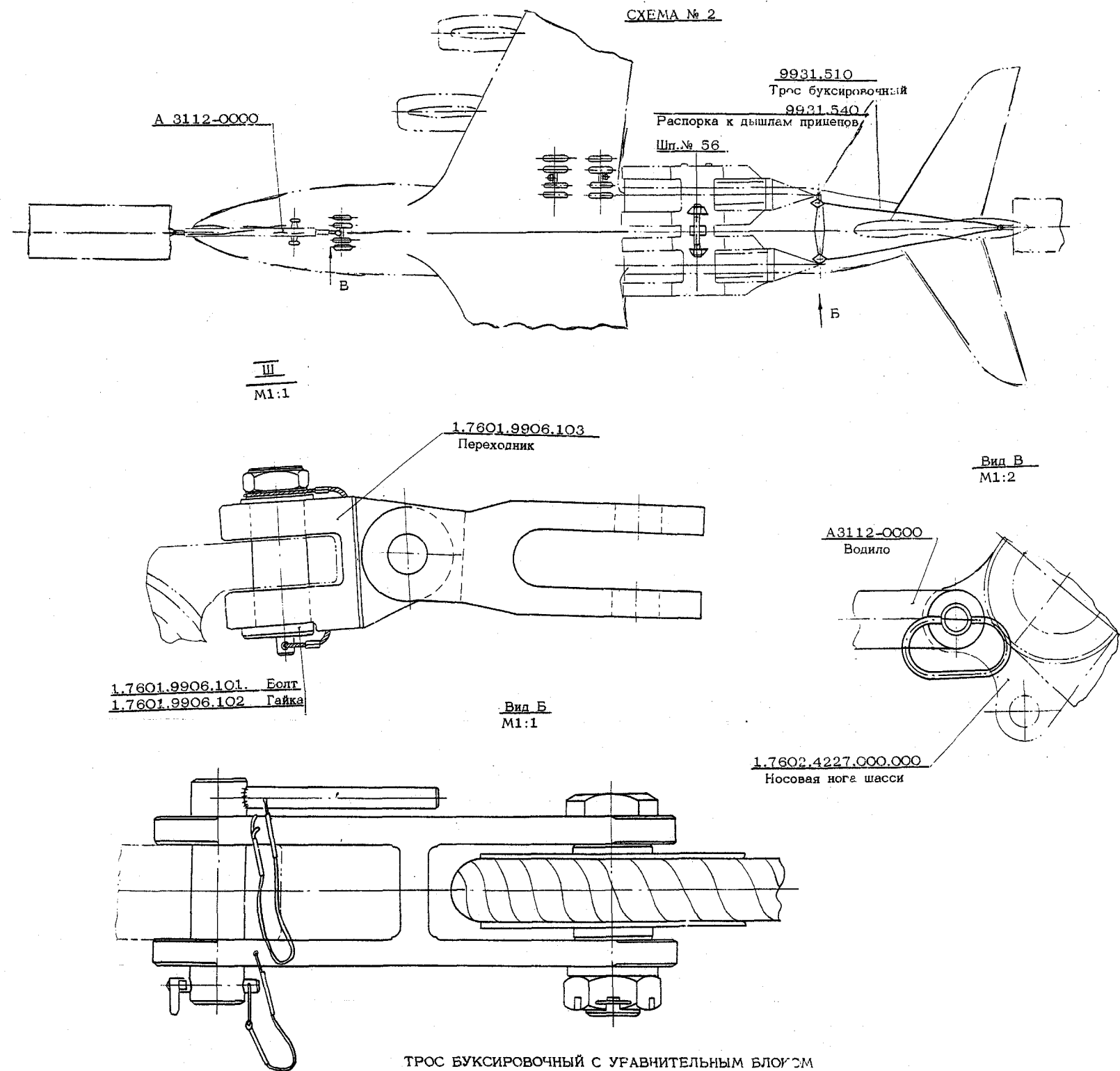
Повернуто
М1:1



ТРОС БУКСИРОВОЧНЫЙ С УРАВНИТЕЛЬНЫМ БЛОКОМ
(в комплекте с приспособлением под носовую часть,
и плангоут № 18).

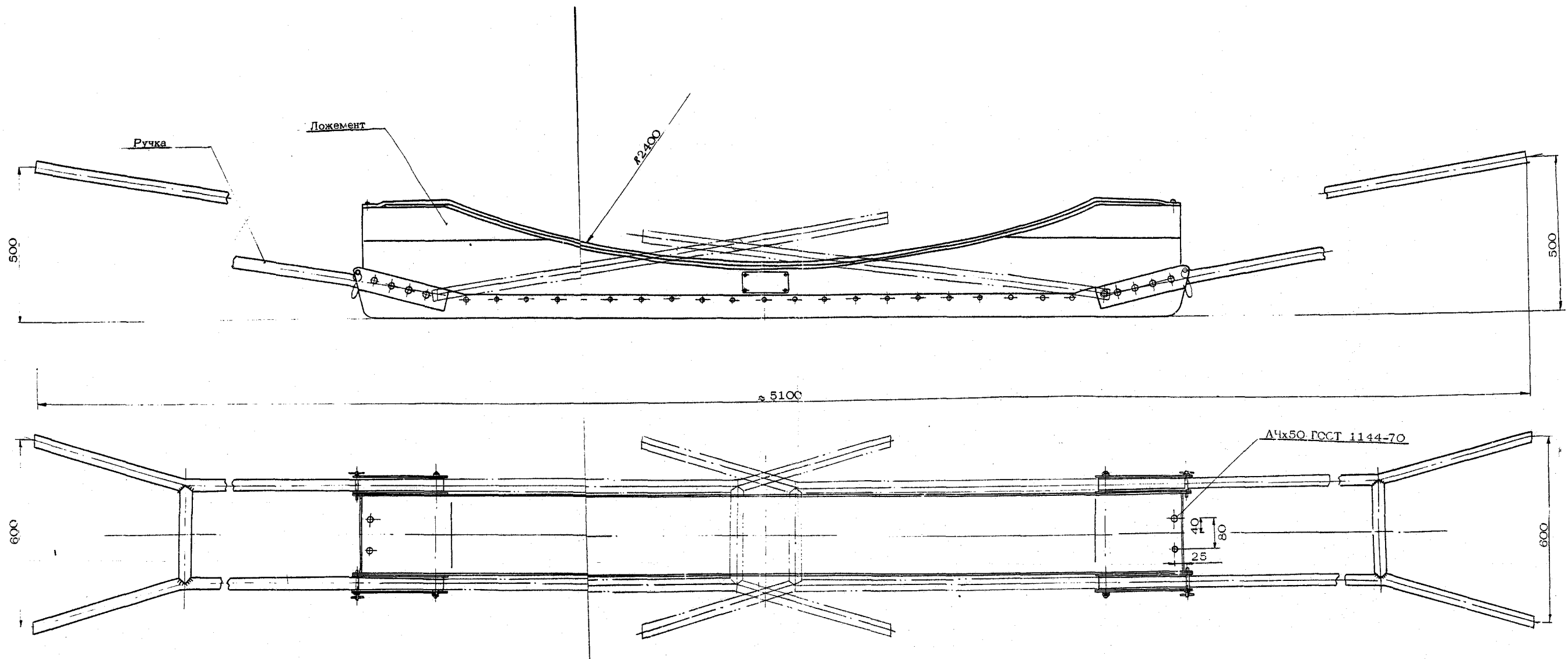
фиг. 22-4

СХЕМА № 2



ТРОС БУКСИРОВОЧНЫЙ С УРАВНИТЕЛЬНЫМ БЛОКОМ
(в комплекте с приспособлением под фюзеляж,
шпангоут № 56).

фиг.22-5



ЛОЖМЕНТ ДЛЯ ПЕРЕХВАТА ПОД
ШПАНГОУТ № 18

фиг. 22-6

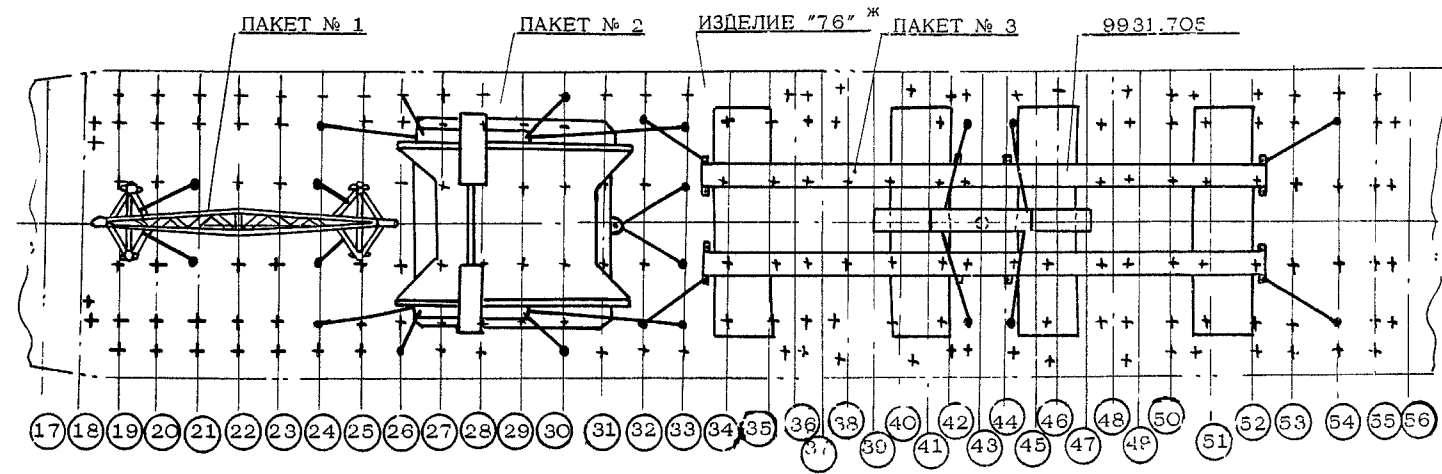
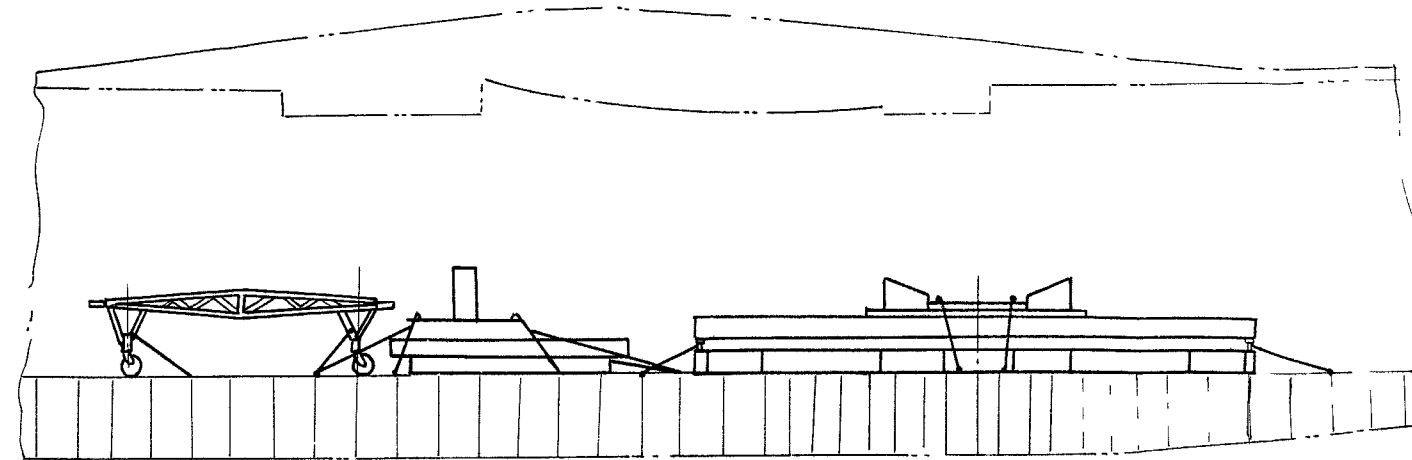
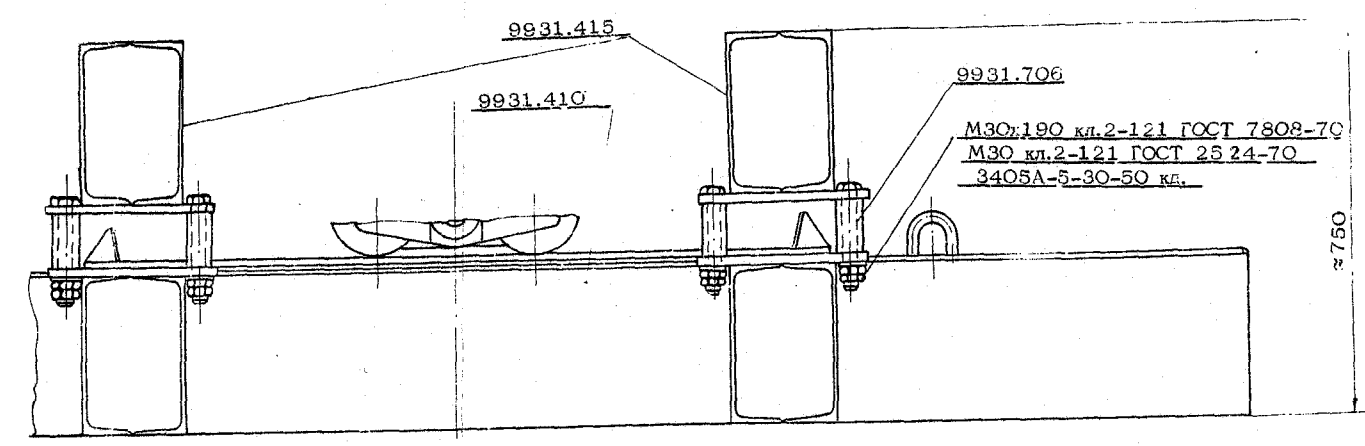


СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ ЭВАКУАЦИИ
В САМОЛЕТЕ ИЛ-76

фиг. 22-7

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 355



СКРЕПЛЕНИЕ БАЛОК 9931.415.000
И ОСНОВАНИЯ 9931.410.000

фиг.22-8

ПЕРЕЧЕНЬ

основного наземно-эксплуатационного оборудования и приспособлений

Наименование оборудования и приспособлений	Номер чертежа	Количество
<u>Для оперативного обслуживания</u>		
Водило буксировочное	A3II2-0000 (I.760I.9906.000)	I шт.
Колодки упорные	4H9908-0 (I.760I.9904.100)	8 -"-
Стремянка	A38-0100-0 (I.760I.9907.000)	I -"-
Стремянка	A38-0200-0 (I.760I.9907.000)	I -"-
Стремянка	A3803-0000-0 (I.760I.9907.000)	I -"-
Универсальная стремянка	4-H9912-0M (I.760I.9907.000)	I -"-
Бортовая лестница-стремьянка	I.760I.9908.100	I ^{x/} -"-
Бортовая лестница	I.760I.9908.300	I ^{x/} -"-
Приспособления:		
для зарядки амортистоек	(I.760I.9905.460.000)	I -"-
для зарядки пневматиков	(I.760I.9905.450.000)	I -"-
для дозаливки жидкости в амортистойки	776-(модификация 99Т-9953- -420)-АТ I.760I.9910.500	I -"-
для проверки гидрогазовых систем	I.760I.9910.010	I комплект
Хомуты на цилиндры створок	I.760I.9904.200	I ^{x/} -"-
Страховочные приспособления	I.760I.9904.600	I -"-
Переходники для подогрева двигателей, для подсоединения двух КНД и т.п.	I.760I.9108.300	I -"-
Заглушки, кожухи	I.760I.9108.100	I ^{x/} -"-
Чехлы	I.760I.9907.100	I ^{x/} -"-

x/ Оборудование возится на борту самолета

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 5

Наименование оборудования и приспособлений	Номер чертежа	Количество
Маты	4Н9918-310; 229193.000 (I.760I.9907.500)	I комплект
Заливочный инвентарь (воронки, кружки, противень и др.)	4638A; 4639A; 4632A; 4621A; 4635A (I.760I.9910.900)	I -"-
Шланги для слива топлива	4Н9100-600М (I.760I.9910.810) 4Н9100-70М (I.760I.9910.820)	I -"-
Контейнер для хранения наземного оборудования	Н09970-0 (I.760I.9805.100)	I -"-
Чемодан для технической документации		I ^x / -"-

- ПРИМЕЧАНИЕ. 1. Эксплуатация наземно-эксплуатационного оборудования производится согласно книге "Наземное оборудование. Самолет Ил-76 с двигателями Д-30КП".
2. Наземно-эксплуатационное оборудование и приспособления поставляются с самолетами согласно ТУ на их поставку.

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ Изменение № 160

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 "Перечень контрольно-измерительной аппаратуры, применяемой при подготовке самолета к полету"

Наименование КПА	Тип КПА	Назначение	Примечание
Контрольно-поверочная установка	КПУ-3	Проверка герметичности трубопроводов полного и статического давления барометрической системы и работоспособности систем и приборов	
Измерительный блок	-	Проверка общей работоспособности радиостанции "Ландыш"	Блок поставляется в комплекте с радиостанцией
Малогабаритный имитатор маяков	МИМ-66	Проверка общей работоспособности аппаратуры Курс-МП-2	
Контрольный прибор самолето-ного оборудования	КПСО-1 ЛКСО-69	Проверка общей работоспособности аппаратуры РСБН-7С	
Низкочастотный имитатор курса и глиссады	НИКГ-1	То же	
Имитатор радиоконпаса	ИРК-3	Проверка общей работоспособности радиоконпаса АРК-15 при отсутствии работы приводных станций	
Измеритель путевой скорости и угла сноса ^{*)}	ГР2.749 030	Проверка питающих напряжений и общей работоспособности измерителя ДИСС-3П	
Контрольный ^{*)} прибор	Блок 7		Блок 7 поставляется в комплекте с ДИСС-3П
Контрольная аппаратура самолетного ответчика	КАСО-1	Проверка общей работоспособности ответчика СОМ-64	
Прибор контрольной дальности	ПКД-П	Проверка работоспособности СДК-67	

^{*)} Действует по 0003428816, с 0003428817 ограничено.

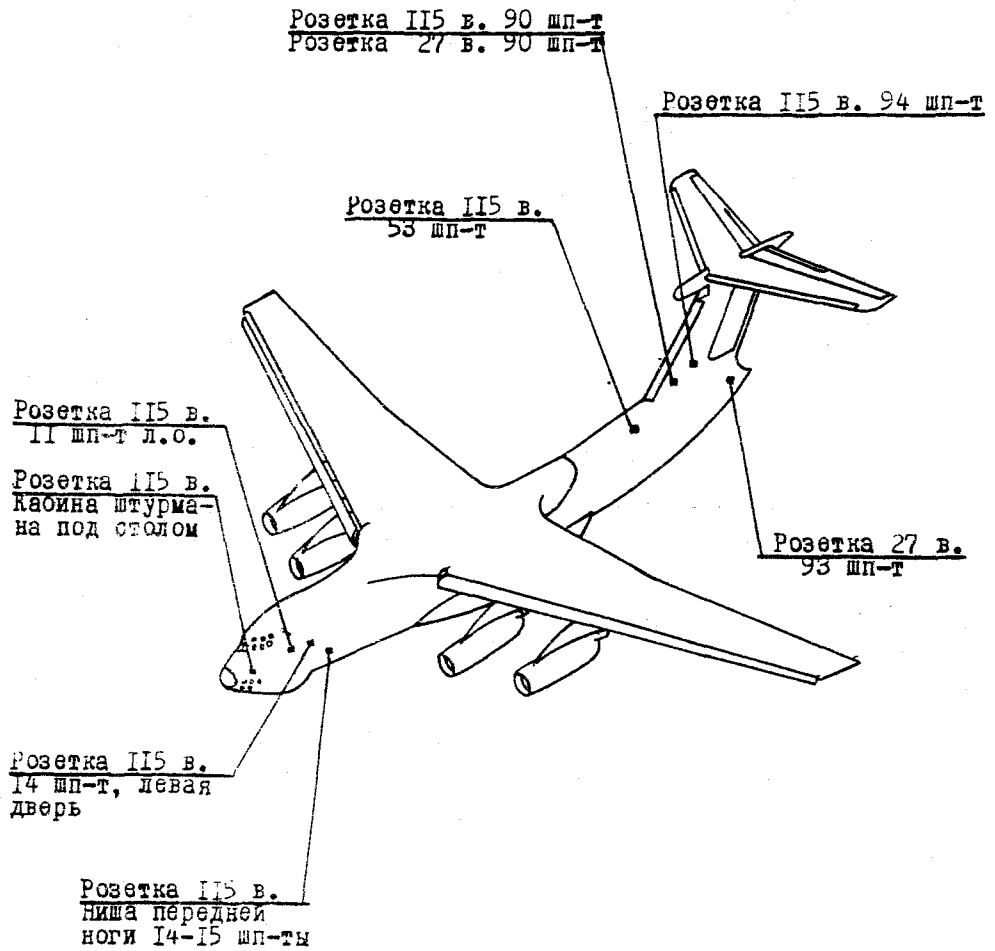
РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Изменение № 20

Наименование КПА	Тип КПА	Назначение	Примечание
Контрольная аппаратура самолетного ответчика международных линий	КАСО-МД	Проверка работоспособности ответчика СОМ-64 по международному каналу и ответчика СО-70	
Прибор	ПКД-П	Проверка общей работоспособности СДК-67	
Прибор	И-5	Проверка общей работоспособности РВ-5	
Пульт периодического контроля	ППК-ГБ	Проверка исправности системы переменного трехфазного тока системы СПЗСЧП60В	
Пульт контроля и управления	ПКУ	Проверка работоспособности ЦВМ и КП при отсутствии на борту аппаратуры КП-7	Пульт ПКУ поставляется в комплекте "Купол-76"
Контрольно-измерительный прибор	КИП-2	Проверка напряжений в аппаратуре КП-3А	Пульт ПКУ поставляется в комплекте "Купол-76"
Прибор контроля ответчика	ПКО-2	Проверка работоспособности изделия 023-и-81	
Прибор контроля запросчика	ПКЗ-3		

Для подключения контрольно-поверочной аппаратуры на самолете установлены розетки, расположение которых указано на фиг. I. (см. РАО, приложение 2, стр. 3).

РУКОВОДСТВО ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ



Фиг. I. Расположение розеток для подключения аппаратуры КПА.

