

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ
НА САМОЛЕТЕ Як-18Т С ДВИГАТЕЛЕМ М-14П
(периодические формы технического обслуживания)**

Часть 2. Выпуск 3

АВИАЦИОННОЕ И РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

. Москва 2004

**НЦ "ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ
ГОДНОСТИ ВС" ГосНИИ ГА**

Данный экземпляр Техколл. Проект
с-70 Як-18Т 4906 2 15кл 3.

Эталонному экземпляру соответствует

Дата проверки 24.04.2006г

Рег. № 136.3-18 Отдел 136

Подпись [Подпись]



Руководителям ТУ, МТУ, ОМТУ
ВТ Минтранса России

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

Ленинградский проспект, 37, Москва
А-167, ГСП-3, 125993,
Телетайп: 111495, Факс: 155-55-35

15.10.04 № 5.10-1177А
На № _____

[О внедрении технологических
Указаний по выполнению регламентных
работ на самолете Як-18Т]

В целях повышения качества технического обслуживания и поддержания лётной годности самолетов Як-18Т и в связи с введением в действие Указанием ГС ГА от 30.05.03 г. № 24.10-60 ГА нового Регламента технического обслуживания самолета Як-18Т:

ПРЕДЛАГАЮ

1. Ввести в действие с 3.01. 2005 г. :
«Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т с двигателем М-14П (периодические формы технического обслуживания)». Планер, управление самолетом и двигателем, посадочный щиток, воздушная система, шасси. Часть 2. Выпуск 1;
«Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т с двигателем М-14П» (периодические формы технического обслуживания), Силовая установка. Часть 2. Выпуск 2;
«Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т с двигателем М-14П» (периодические формы технического обслуживания). Авиационное и радиоэлектронное оборудование. Часть 2. Выпуск 3.
2. Поставка «Технологических указаний» производится на договорной основе по заявкам предприятий. Контроль ТУ с эталонным экземпляром производит НЦ ПЛГ ВС ГосНИИ ГА согласно указанию ГС ГА России от 5.08.03 г. №26.8-285 ГА.
3. «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т с двигателем М-14П (периодические виды технического обслуживания). Планер, управление самолетом и двигателем, посадочный щиток, воздушная система, шасси. Часть 2 выпуск 1; Силовая установка. Часть 2, Выпуск 2; Авиационное и радиоэлектронное оборудование. Часть 2. Выпуск 3, утвержденные ГУЭРАТ МГА от 04.06.1981г. (М, «Воздушный транспорт», 1983) считать утратившими силу.
4. Указание довести до всех авиапредприятий осуществляющих техническое обслуживание самолетов Як-18Т.

Заместитель начальника
Управления надзора за поддержанием
лётной годности ГВС

Ю.И. Евдокимов

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель начальника

Управления надзора за поддержанием

лётной годности ГВС

Ю. И. Евдокимов

10. 06. 2004 г.

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ
НА САМОЛЁТЕ Як-18Т С ДВИГАТЕЛЕМ М-14П
(периодические формы технического обслуживания)**

Часть 2. Выпуск 3

АВИАЦИОННОЕ И РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Москва 2004

«Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т с двигателем М-14П» (периодические формы технического обслуживания) Часть 2. Выпуск 3. АВИАЦИОННОЕ И РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ разработаны с учетом «Изменения РО-1» № 25.1.5 – 154 от 04.08.1999 г., «Изменения РО-2» № 25.1.5 – 200 от 31.08.2000 г. и уточнены в связи с введением нового регламента ТО самолета Як-18Т с двигателем М-14П, введенные в действие Указанием ГС ГА № 24.10-60 ГА от 30.05.2003 г.

Данные Указания вводятся взамен «Технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т с двигателем М-14П» Москва «Воздушный транспорт» 1983.

СОДЕРЖАНИЕ
1. Лист регистрации изменений
2. Общие положения

№ ТК	Наименование технологической карты	Страница
Электрооборудование		
Работы, выполняемые через каждые (100±10) ч полета		
1	Осмотр штепсельного разъема подключения питания ШРАП-500	11
2	Осмотр аэронавигационных огней, посадочно-рулежной фары, маяка МСЛ-3 и арматур внешней сигнализации положения шасси	12
3	Осмотр концевых выключателей и электропроводки в нишах шасси, фюзеляже и центроплане	15
4	Осмотр электрооборудования на двигателе	18
4а	Осмотр пусковой катушки	20
4б	Проверка пусковой катушки на бесперебойность и искробразование	21
5	Осмотр запасного комплекта предохранителей	22
6	Осмотр электромеханизма привода стеклоочистителя и его электропроводки	23
7	Внешний осмотр светосигнальных табло, арматуры подсвета приборов	25
8	Снятие аккумуляторной батареи 20НКБН – 25 с самолета	26
9	Осмотр мест установки аккумуляторной батареи	28
10	Установка аккумуляторной батареи на самолет	30
11	Проверка аккумуляторной батареи под нагрузкой	32
12	Осмотр преобразователей ПУ-250А и ПТ-200	33
13	Осмотр регулятора напряжения Р-25АМ и автомата защиты от перенапряжения АЗП-1МБ	35
14	Проверка функционирования электрооборудования при включенном источнике наземного питания	37
15	Проверка функционирования генератора при обробоании двигателя	43
Работы, выполняемые через каждые (200±20) ч полета		
16	Осмотр электропроводки в доступных местах	44
17	Осмотр агрегатов в электропитках питания постоянного и переменного тока	46
17а	Проверка светозвуковой сигнализации не выпущенного положения шасси	50
18	Осмотр ДМР-200Д	52

№ ТК	Наименование технологической карты	Страница
18а	Проверка исправности электрической цепи фильтра-сигнализатора	54
Работы, выполняемые через каждые (300±30) ч полета		
19	Снятие с самолета преобразователя ПТ-200Ц и ПО-250А	55
20	Установка преобразователей ПО-250А, ПТ-200Ц	58
21	Осмотр штексельных разъемов на двигателе и на самолете	60
22	Осмотр мест подключения минусовых проводов к корпусу самолета	62
23	Осмотр генератора ГСР-3000М	65
24	Осмотр щеточно-коллекторного узла генератора ГСР-3000М	66
РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ		
Работы, выполняемые через каждые (100±10) ч полета		
25	Осмотр антенных устройств и их обтекателей	70
26	Осмотр блоков радиоэлектронного оборудования	72
27	Осмотр авиагарнитур	75
28	Осмотр щитков, пультов управления, указателей, кнопки	77
29	Проверка функционирования УКВ радиостанции «Баклан-5» («Ландыш-5») от наземного источника питания	79
30	Проверка функционирования самолетного переговорного устройства СПУ-9 от наземного источника питания	81
31	Проверка функционирования АРК-15М	83
32	Проверка функционирования радиокompаса АРК - 9 от наземного источника питания	85
33	Проверка функционирования маркерного радиоприемника МРП-56П	87
Работы, выполняемые через каждые (500±50) ч полета		
34	Демонтаж радиоэлектронного оборудования	89
35	Осмотр мест установки радиоэлектронного оборудования	93
36	Осмотр разъемов, жгутов электропитания и антенных фидеров	95
37	Установка радиоэлектронного оборудования	97

№ ТК	Наименование технологической карты	Страница
ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ Работы, выполняемые через каждые (100±10) ч полета		
38	Осмотр приемника воздушного давления ПВД-6М	101
39	Осмотр влагоотстойников систем полного и статического давления	102
40	Осмотр компаса КИ-13к	103
41	Осмотр приборов, установленных на приборной доске	104
42	Осмотр приборов, дюритовых шлангов за приборной доской	107
43	Осмотр самописца К2-715	108
44	Проверка функционирования aneroidно-мембранных приборов, герметичности систем полного и статического давления	110
45	Проверка обогрева ПВД-6М, АГД-1К, ЭУП-53У, ГМК-1АЭ, СБЭС-2077, АЧС-1от наземного источника питания	112
46	Проверка функционирования ЭМИ-ЗК, ТУЭ-48К, ИТЭ-1, МВ-16У, ТЦТ-13 при работающем двигателе	115
47	Проверка функционирования ЭМИ-ЗК, ТУЭ-48К, ИТЭ-1, МВ-16У, ТЦТ-13 при работающем двигателе	118
47а	Демонтаж блоков САРПП-12К	120
47б	Осмотр мест установки блоков САРПП-12К	121
47в	Монтаж блоков САРПП-12К	122
47г	Тарирование каналов САРПП-12К	123
47д	Оценка качества регистрации параметров на К-12051Ж работоспособности САРПП-12К	127
Работы, выполняемые через каждые (200±20) ч полета		
48	Осмотр блоков курсовой системы	129
49	Снятие с самолета самописца К2-715	132
50	Установка самописца К2-715 на самолет	133

№ ТК	Наименование технологической карты	Страница
Работы, выполняемые через каждые (300±30) ч налета		
51	Снятие с самолета АГД-1К, ЭУП-53У, ВК-53РЩ, СБЭС-2077, УС-450К, ВД-10К, ВР-10МК, АМ-10К	134
52	Осмотр мест установки и монтажа приборного оборудования за приборными досками в доступных местах	138
53	Осмотр на двигателе и его отсеке: датчика ДГЭ-1, датчиков указателя ЭМИ-ЗК, датчика П-1, термомпары Т-3	140
54	Осмотр в разьемах крыла и за приборной доской доритовых плангов полного и статического давления	142
55	Установка снятого оборудования на самолет	143
Работы, выполняемые через каждые (400±40) ч налета		
56	Демонтаж комплекта ГМК.-1АЭ (без датчика ИД-3) и датчиков давления топлива П-1Б и масла ПМ-15Б	146
57	Осмотр мест установки и монтажа приборного оборудования за приборными досками	149
58	Установка комплекта ГМ.К-1АЭ (без датчика ИД-3), датчиков П-1Б, ПМ-15Б на самолет	151

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Изм.	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопроводительного документа	Подпись	Дата
		измененной	новой	аннулированной				

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие технологические указания составлены на основании опыта эксплуатации, работ по техническому обслуживанию и ремонту самолета Як-18Т, инструкции по технической эксплуатации самолета Як-18Т, технического описания самолета Як-18Т, двигателя М-14П, бюллетеней ОКБ и завода-изготовителя.

Технологические указания по выполнению каждого пункта (подпункта) регламента технического обслуживания изложены отдельными картами, в которых указывается:

- тип самолета;
- количество страниц, порядковый номер страницы;
- номер технологической карты;
- пункт регламентного обслуживания;
- краткое наименование работы;
- трудоемкость выполнения работ в чел-ч;
- содержание операции, выполняемой при регламентном обслуживании, и технические требования к агрегатам, узлам, деталям;
- работы, выполняемые при отклонении от технических требований;
- контроль, осуществляемый за данной операцией;
- контрольно-проверочная аппаратура (КПА);
- инструмент, приспособления и оборудование, необходимые для выполнения работ;
- расходные материалы.

Перечень технологических указаний по выполнению регламентных работ на самолете Як-18Т:

Оперативные формы технического обслуживания:

Часть 1. Планер, силовая установка, А и РЭО

Вспомогательные работы (ВС, ОВ, ОС)

Работы по встрече - ВС

Работы по обеспечению вылета - ОВ

Работы по обеспечению стоянки - ОС

Работы по осмотру и обслуживанию (А₁, А₂, Б)

Периодические формы технического обслуживания:

Часть 2. Выпуск 1

Планер, управление самолетом и двигателем.

Посадочный щиток

Воздушная система

Шасси

Часть 2. Выпуск 2
Силовая установка.

Часть 2. Выпуск 3
Авиационное и радиоэлектронное оборудование

Технологические указания обеспечивают высокое качество технического обслуживания при соблюдении следующих рекомендаций:

1. Все работы выполняются авиаспециалистами, знающими материальную часть, особенности эксплуатации и обслуживания, имеющие допуск на самостоятельное техническое обслуживание самолета Як-18Т.

2. Работы на самолете должны выполняться с применением исправного, маркированного инструмента и приспособления.

Затяжка болтов и гаек должна производиться только стандартными или тарированными на определенные крутящие моменты ключами.

По окончании работ инструмент должен быть очищен от грязи и масла, протерт, уложен в чемодан и сдан в инструментальную кладовую отдела подготовки производства.

3. В сочленениях, где имеются масленки, смазку вводить при помощи специального шприца. Защприцовывать свежую смазку следует до тех пор, пока старая смазка не будет выдавлена из шарнира. Если смазка не проходит сквозь шарнирное соединение, то промойте или разберите его, устраните неисправность. Соберите шарнирное соединение и смажьте вновь.

4. Гайки перед отвертыванием должны быть аккуратно расконтрены. Срывать шплинты, проволоку и отгибать усики контровочных пластин поворотом гаек или болтов запрещается, так как это может привести к срыву резьбы или вывертыванию шпилек.

Вторичное использование контровочной проволоки, шплинтов или контровочных пластин и шайб запрещается.

При контровке гаек шплинтами нельзя ослаблять затяжку для совмещения прорези гайки и отверстия шпильки или болта. Если отверстие для контровки не совпадает с прорезью, то дотяните гайку, если для этого не требуется большого усилия, или замените шайбу или гайку. Контровку гаек или болтов проволокой выполняйте так, чтобы затяжка гайки (болта) была направлена в сторону завинчивания. Контровочную проволоку или шплинт подбирайте такого диаметра, чтобы они входили в отверстие плотно.

5. Окончательная затяжка гаек крепления каждой детали, агрегата производится одним человеком.

Равномерное крепление сопрягаемых деталей и агрегатов обеспечивается перекрестным чередованием затяжки болтов или гаек крепления.

6. При проведении монтажно-демонтажных работ все стыковые болты, пружины, шайбы, гайки, шарнирные соединения и подшипники должны быть тщательно очищены от грязи, загустевшей смазки и пыли, насухо протерты и покрыты тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201.

7. При осмотре самолета обращайтесь особое внимание на детали из магниевых сплавов: своевременно удаляйте коррозию и восстанавливайте защитное покрытие.

8. В случае заедания шарниров из-за отложения продуктов коррозии или задигов зачистите поврежденные детали шлифовальной шкуркой № 200.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: УДАЛЕНИЕ ЗАДИРОВ, ПРОДУКТОВ КОРРОЗИИ НАПИЛЬНИКОМ, ДАЖЕ БАРХАТНЫМ, ЗАПРЕЩАЕТСЯ. ПОСЛЕ УДАЛЕНИЯ СЛЕДОВ КОРРОЗИИ ДЕТАЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПРОМОЙТЕ БЕНЗИНОМ И СМАЗЬТЕ СМАЗКОЙ ЦИАТИМ-201.

9. При снятии деталей управления обеспечьте сохранение первоначального положения сопряженных деталей нанесением соответствующих меток графитовым карандашом на эти детали.

10. Проверку момента затяжки болтовых соединений, имеющих тарированную затяжку, производите в следующем порядке:

— нанесите метку карандашом на грань гайки и соответствующую деталь, прилегающую к гайке;

— отверните гайку на пол-оборота, после этого затяните ее тарированным ключом до совмещения нанесенной метки на гайке и детали, проверяя при этом момент затяжки гайки.

11. При необходимости замены агрегата или детали перед установкой на самолет проверьте:

— соответствие наименования, маркировки и чертежных номеров агрегатов (деталей) назначению;

— выполнение доработок по бюллетеням и другой документации;

— срок хранения или срок службы (ресурс) агрегатов;

— удалена ли консервирующая смазка, нет ли повреждений и очищены ли тщательно сопрягаемые детали от загрязнений;

— соответствие номера агрегата номеру, указанному в паспорте. В паспорте должна быть указана дата установки агрегата на самолет или дата снятия и причина замены агрегата на новый.

12. При выполнении регламентных работ по А и РЭО необходимо применять исправную контрольно-проверочную аппаратуру, на которую имеется свидетельство о проверке. Применение контрольно-проверочной аппаратуры, не имеющей свидетельства о проверке или с истекшим сроком проверки, не разрешается.

13. Все произведенные работы, связанные с заменой агрегатов и деталей, должны быть записаны в карте-наряде, формуляре самолета (двигателя) и предъявлены ОТК.

14. Контроль качества и полноты объема выполненных работ производится инженером смены и, поперационно, инженером ОТК, согласно технологическим указаниям и регламента.

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 12-14	
Пункт РО 2.14.01.02	Осмотр аэронавигационных огней, посадочно-рулежной фары, маяка МСЛ-3 и арматур внешней сигнализации положения шасси	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Установите стремянку Н-1000-1500.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАЗЕМЛЕН И ОБЕСТОЧЕН.</p> <p>2. Осмотрите аэронавигационные огни, посадочно-рулежную фару, маяк МСЛ-3, арматуру, внешнюю сигнализацию положения шасси.</p> <p>На защитных стеклах не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - загрязнения, - трещины, сколы и царапины глубиной более 0,3 мм. <p>На отражателе фары не допускаются пятна, царапины и вмятины.</p> <p>Фара, аэронавигационные огни, маяк, арматура внешней сигнализации положения шасси должны быть надежно закреплены в местах установки. При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении.</p> <p>3. Осмотр производите согласно маршруту осмотра (рис. 1).</p> <p>4. Уберите стремянку.</p>		<p>Загрязненные защитные стекла протрите салфеткой х/б.</p> <p>Защитные стекла, имеющие сколы, трещины, царапины глубиной более 0,3 мм, замените.</p> <p>Глубину царапин замеряйте прибором НИ-10.</p> <p>Фару, имеющую на отражателе пятна, царапины, вмятины, замените.</p> <p>При необходимости подтяните винты крепления.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

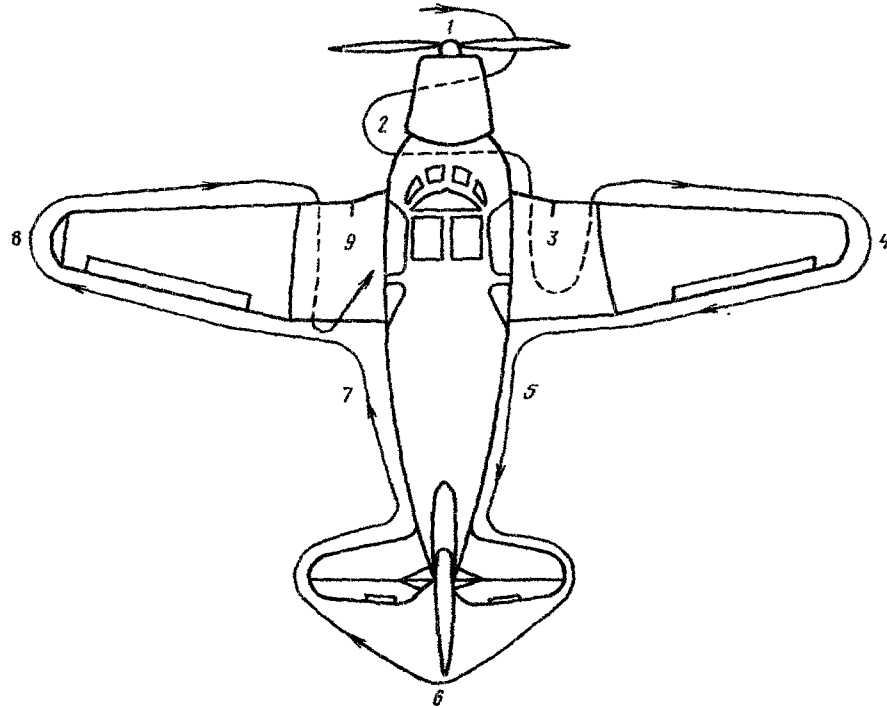


Рис. 1. Маршрут осмотра самолета Як-18Т

1 - Воздушный винт и двигатель; 2 - передняя опора самолета; 3 - центроплан и правая основная опора самолета; 4 - правая консоль; 5 - правая сторона фюзеляжа; 6 - хвостовая часть самолета; 7 - левая сторона фюзеляжа; 8 - левая консоль; 9 - центроплан и левая основная опора самолета; 10 - кабина экипажа

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 12-14	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособление	Расходные материалы	
	Отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80; стремянка Н-1000-1500 без помоста А-38-0150-0; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ гаечный 8Х10, ГОСТ 2839—80.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; Проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ 792—67; салфетки х/б, ГОСТ 5354—79.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 15-17	
Пункт РО 2.14.01.03	Осмотр концевых выключателей и электропроводки в нишах шасси, фюзеляже и центроплане	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Откройте багажный отсек.</p> <p>3. Поверните семь винтов для доступа в хвостовую часть самолета.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАЗЕМЛЕН И ОБЕСТОЧЕН.</p> <p>4. Осмотрите концевые выключатели сигнализации положения шасси (шесть шт.).</p> <p>5. Осмотрите концевой выключатель триммера руля высоты.</p> <p>6. Совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя выпустите посадочный щиток и осмотрите концевой выключатель положения посадочного щитка.</p> <p>Не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> — погнутость и забоины на штоках концевых выключателей; — грязь (лед) на штоках концевых выключателей. <p>Жгуты электропроводов должны быть обжаты хомутами таким образом, чтобы при незначительном усилии от руки была исключена возможность перемещения жгута в креплении.</p>		<p>Концевые выключатели с погнутостью и забоинами штоков, замените.</p> <p>Очистите штоки от грязи.</p> <p>Лед удалите обогревом от печки МП-85.</p> <p>При необходимости произведите дополнительную отбортовку жгутов полхлорвиниловыми хомутами с запонкой.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 15-17	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Изоляция проводов не должна иметь потертости, перегрева и механических повреждений. Допускаются царапины глубиной не более 0,5 мм.</p> <p>Муфта концевого выключателя сигнализации нейтрального положения триммера руля высоты должна иметь диаметр не менее 4 мм.</p> <p>Штоки концевых выключателей должны быть покрыты ровным слоем смазки ЦИАТИМ-201;</p> <p>Люфт в креплении концевых выключателей при приложении усилия от руки.</p> <p>Электропровода в нишах шасси должны быть надежно отбортованы.</p> <p>В местах перехода по шарнирам соединений провода должны иметь запас по длине для исключения повреждений.</p> <p>7. Уберите посадочный щиток с техником по эксплуатации самолета и двигателя.</p> <p>8. Закройте люк доступа в хвостовую часть самолета.</p> <p>9. Закройте крышку багажного отсека.</p> <p>10. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>11. Приведите в порядок рабочее место.</p>		<p>Поврежденные участки проводов обожмите полихлорвиниловой лентой и наложите нитяной бандаж.</p> <p>При необходимости покрытие возобновите.</p> <p>При ослаблении крепления концевого выключателя подтяните винты крепления.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 15-17	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Ключ гаечный 5,5X7, ГОСТ 2839—80; надфиль плоский, ГОСТ 1465—80; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; полихлорвиниловая лента, ГОСТ 20477—75; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 18-19	
Пункт РО 2.14.01.04	Осмотр электрооборудования на двигателе	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте капюты двигателя.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Осмотрите генератор ГСР-3000М и его электропроводку.</p> <p>Не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> — загрязнение генератора; — лофт в креплении (не должен ощущаться при приложении усилия от руки). <p>Генератор не должен иметь трещин, сколов. Допускаются царапины глубиной не более 0,5 мм.</p> <p>Потертость изоляции электропроводов не допускается.</p> <p>Электропровода должны быть надежно отбортованы, а бандажи не должны иметь потертостей и ослаблений.</p> <p>Металлические оплетки электропроводов не должны иметь повреждений и не должны касаться клеммных соединений.</p>		<p>Грязь, пыль, следы смазки удалите салфеткой х/б.</p> <p>При необходимости подтяните винты крепления.</p> <p>Генератор, имеющий повреждения, замените. Глубину царапин замеряйте прибором НИ-10.</p> <p>При потертости неисправные участки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным бандажом.</p> <p>При ослаблении бандажей замените их.</p> <p>В случае нарушения целостности оплетки наложите на поврежденный участок латунный или медный бандаж, зачистите его и пропаяйте.</p>	<p>Г</p> <p>Г</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 18-19	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Экранированные участки электропроводов должны быть надежно соединены между собой и с корпусом самолета, а гайки клеммных болтов надежно затянуты и иметь пружинную шайбу (проворачивание от руки не допускается).</p> <p>3. Совместно с техником по эксплуатации закройте капоты двигателей.</p> <p>4. Приведите в порядок рабочее место.</p>		<p>Ослабленные крепления подтяните.</p>	<p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ гаечный 8X10, ГОСТ 2839—80; паяльник 27В; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; припой ПОС-40; флюс; нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—75; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4а	На странице 20	
Пункт РО 2.14.01.05	Осмотр пусковой катушки	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>ВНИМАНИЕ: Работу выполняйте при снятых капотах двигателя.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Снимите пусковую катушку с самолета: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Вскройте контактное устройство пусковой катушки. 1.2. Отсоедините высоковольтный провод и провода низкого напряжения. 1.3. Отвинтите гайки крепления и снимите катушку с самолета. 2. Проверьте состояние контактов прерывателя. Не допускаются: <ul style="list-style-type: none"> - наличие грязи, пыли и масла на головках контактных пластин; - нагар на головках контактов; - увеличенный или уменьшенный зазор между контактами прерывателя. 3. Установите катушку на самолет. 4. Подсоедините высоковольтный провод и провода низкого напряжения. 5. Закройте контактное устройство пусковой катушки. 		<p>Удалите ветопыль, смоченной в бензине. Нагар удалите наждачной бумагой №000 и промойте спиртом. Установите зазор между контактами прерывателя в пределах 0,8-1,2 мм регулировочным винтом.</p>	И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Отвертка L=150ГОСТ 20524-80 Щуп ГОСТ 882-75 Ключ торцовый</p>	<p>Салфетка х/б ГОСТ 5354-74, спирт этиловый ГОСТ 18300-72, бензин БР-1 ГОСТ 443-76, пыloffальная шкурка №000 ГОСТ 10054-75</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46	На странице 21	
Пункт РО 2.14.01.06	Проверка пусковой катушки на бесперебойность и искрообразование	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>ВНИМАНИЕ: Работу выполняйте при снятых капотах двигателя.</p> <ol style="list-style-type: none"> Снимите пусковую катушку с самолета: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Вскройте контактное устройство пусковой катушки. 1.2. Отсоедините высоковольтный провод и провода низкого напряжения. 1.3. Отвинтите гайки крепления и снимите катушку с самолета. Подсоедините пусковую катушку к установке для проверки бесперебойного искрообразования на трехэлектродном разряднике. Установите зазор между электродами 5-7 мм. Включите установку на время не более 12 секунд. Потребляемый ток должен быть в пределах (1,75±0,25)А. <p>Работа пусковой катушки считается нормальной, если искрообразование между электродами идет бесперебойно.</p> <ol style="list-style-type: none"> Установите катушку на самолет. Подсоедините высоковольтный провод и провода низкого напряжения Закройте контактное устройство пусковой катушки. 		Потребляемый ток регулируйте регулировочным винтом.	И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Установка для проверки бесперебойного искрообразования пусковых катушек на трехэлектродном разряднике (ПМ или «Искра»	Отвертка L=150ГОСТ 20524-80 Ключ торцовый		

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На странице 22	
Пункт РО 2.14.01.07	Осмотр запасного комплекта предохранителей	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Поверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека между шп. № 11—13.</p> <p>3. Осмотрите стеклянные предохранители. Комплект предохранителей должен быть полным.</p> <p>Предохранители должны плотно удерживаться в своих гнездах.</p> <p>Предохранители должны соответствовать номенклатурным значениям тока, указанным на трафаретах.</p> <p>4. Закройте декоративную панель радиоотсека.</p> <p>5. Закройте дверь кабины летчика.</p>		При необходимости пополните комплект недостающими предохранителями согласно значениям тока, указанным на трафаретах.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Предохранители типа СП-1, СП-2.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 23-24	
Пункт РО 2.14.01. 08	Осмотр электромеханизма привода стеклоочистителя и его электропроводки	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Поверните восемь винтов на лючке носовой части фюзеляжа слева между шп. № 1—3, снимите лючок.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Осмотрите электромеханизм ЭПК-2Т-60 и его электропроводку.</p> <p>Не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> — загрязнение электроагрегата; — люфт в креплении (при приложении усилия от руки); — трещины и сколы на агрегате. <p>Допускаются царапины глубиной не более 0,5 мм.</p> <p>ШП должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены. Проворачивание гаек ШП от руки не допускается.</p> <p>Электропровода должны быть надежно отбортованы, бандажи не должны иметь потертостей и ослаблений.</p> <p>3. Установите лючок в носовой части фюзеляжа (шп. № 1—3) слева и закройте восемь винтов.</p> <p>4. Приведите в порядок рабочее место.</p>		<p>Грязь, пыль, следы смазки удалите салфеткой х/б.</p> <p>При необходимости подтяните винты крепления.</p> <p>Агрегаты, имеющие повреждения, замените.</p> <p>Глубину царапин замеряйте прибором НИ-10.</p> <p>При наличии потертости неисправные участки обмотай те полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным бандажом.</p> <p>При ослаблении бандажей, замените их.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 23-24	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; неф-рас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—77; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На странице 25	
Пункт РО 2.14.01.09	Внешний осмотр светосигнальных табло, арматуры подсвета приборов	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Подключите к самолету наземный источник питания.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите плафоны аварийного и основного освещения, светосигнальные и посадочные табло, арматуру подсвета приборов.</p> <p>Стекла плафонов должны быть чистыми.</p> <p>Стекла не должны иметь трещин и сколов.</p> <p>Светосигнальные табло и арматура подсвета должны быть надежно укреплены в местах установки стекол. При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении.</p> <p>Лампы в плафонах и светосигнальных табло должны быть исправными.</p> <p>4. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>5. Отключите наземный источник питания.</p>		<p>Загрязненные стекла очистите салфеткой х/б. Поврежденные стекла замените.</p> <p>Ослабленное крепление подтяните.</p> <p>Неисправные лампы замените.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка часовая; отвертка S=5, L=100, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; электролампы СМ-28-4,8, СМ-37, СМ-28-5.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 26-27	
Пункт РО 2.14.01.10	Съемка аккумуляторной батареи 20НКБН-25 с самолета	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Подготовьте формуляр аккумуляторной батареи. В формуляре должны быть указаны причина съемки аккумуляторной батареи, номер самолета, дата снятия, наработка в часах. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Поверните три винта аккумуляторного лючка и откройте лючок. 3. Откройте два штырьевых замка и снимите аккумулятор. 4. Осмотрите аккумуляторную батарею 20НКБН-25. На контактных гнездах не должно быть следов подгара, оплавления, коррозии, подтеков электролита.</p>		<p>Подгар, коррозию в гнездах удалите шлифовальной пилкой. Продуйте гнезда сжатым воздухом. При оплавлении контактных гнезд замените их.</p>	Т
<p>5. Проверьте соответствие номеров аккумуляторной батареи и паспорта.</p>		<p>При отсутствии паспорта или несоответствии его данному аккумулятору потребуйте соответствующий паспорт.</p>	Т
<p>6. Установите лючок аккумулятора и поверните три винта. Упакуйте аккумуляторную батарею в транспортировочный контейнер и сдайте в АЗС. 7. Сделайте запись о снятии аккумуляторной батареи в ее паспорте.</p>			

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 26-27	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка 5=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Шкурка шлифовальная № 220—240, ГОСТ 6456—75; салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; сжатый воздух 1,5—2 кгс/см ² .	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 28-29	
Пункт РО 2.14.01.11	Осмотр места установки аккумуляторной батареи	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Откройте аккумуляторный лочок.</p> <p>2. Снимите аккумуляторную батарею с самолета.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите лочок аккумуляторной батареи и контактные птыри.</p> <p>На поверхности лочка не должно быть подтеков электролита и коррозии.</p> <p>Аккумуляторный лочок не должен иметь трещин, люфтов в креплении.</p> <p>На контактных птырях не должно быть следов подгара, оплавления и коррозии.</p> <p>4. Осмотрите изоляцию и отбортовку электропроводки в месте установки аккумуляторной батареи.</p> <p>изоляция не должна иметь потертостей.</p>		<p>Электролит удалите салфеткой, смоченной водой, а затем поверхность протрите сухой салфеткой.</p> <p>За коррозированные места зачистите шкуркой шлифовальной и закрасьте нитрозмалью.</p> <p>Подгар и коррозию с контактных птырей удалите шлифовальной шкуркой № 220—240, продуйте сжатым воздухом контактные птыри. При оплавлении контактных птырей замените их.</p> <p>При потертостях неисправные участки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным биндажом.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 28-29	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Закройте лючок аккумуляторной батареи. 6. Приведите в порядок рабочее место.			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; вода, сжатый воздух 1,5—2 кгс/см ² ; шкурка шлифовальная, ГОСТ 6456—75; полихлорвиниловая лента, ГОСТ 20477—75; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; нитрозмаль, ГОСТ 5971—78.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 30-31	
Пункт РО 2.14.01.12	Установка аккумуляторной батареи на самолет	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Получите аккумуляторную батарею на АЗС.</p> <p>2. Проверьте наличие и правильность оформления паспорта.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите аккумуляторную батарею 20НКБН-25. Аккумуляторная батарея должна быть чистой. Уровень электролита в батарее должен быть в пределах, между красными метками (полосками).</p> <p>4. Измерьте ЭДС батареи. ЭДС батареи должна быть не менее 25 В.</p> <p>5. Осмотрите контактные гнезда аккумуляторной батареи. На контактных гнездах не должно быть следов подгара, оплавления и коррозии.</p> <p>6. Поверните три винта аккумуляторного лочка и откройте его.</p> <p>7. Установите аккумуляторную батарею в отсек и закрепите штырьевыми замками.</p> <p>8. Убедитесь в отсутствии электрического контакта между корпусом батареи и корпусом самолета. Сопротивление между корпусом батареи и корпусом самолета должно быть не менее 20 кОм.</p>		<p>Грязь и пыль удалите салфеткой х/б.</p> <p>Если ЭДС батареи менее 25 В, батарею замените.</p> <p>Подгар и коррозию удалите шлифовальной шкуркой и продуйте сжатым воздухом. При оплавлении контактных гнезд замените их.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10	На страницах 30-31	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9. Сделайте запись в паспорте аккумуляторной батареи. 10. Закройте аккумуляторный лючок.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Тестер Ц-4313. Мегаомметр М-4001/5.	Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; шлифовальная шкурка, ГОСТ 6456—75; сжатый воздух 1,5—2 кгс/см ² .	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 33-43	
Пункт РО 2.14.01.14	Осмотр преобразователей ПО-250А и ПТ-200Ц	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Поверните три винга и откройте лючок преобразователя ПО-250А.</p> <p>2. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>3. Поверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека (шп. № 11—13).</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>4. Осмотрите преобразователи ПО-250А и ПТ-200Ц.</p> <p>На корпусах преобразователей не должно быть трещин, вмятин.</p> <p>Винты крепления защитных кожухов преобразователей должны быть законтрены.</p> <p>Не допускается загрязнение преобразователей.</p> <p>При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплениях.</p> <p>ШП должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены. Проворачивание гаек от руки не допускается.</p> <p>Металлические оплетки электропроводов не должны иметь повреждений и не должны касаться соединений.</p>		<p>Преобразователи с механическими повреждениями сдайте в лабораторию для проверки и ремонта.</p> <p>Грязь, пыль удалите салфеткой х/б. При необходимости подтяните винты крепления. ШП с ослабленными креплениями гаек расконтрите, подтяните и законтрите. В случае нарушения экранной оплетки, наложите латунный или медный бандаж на поврежденный участок, зачистите и пропаяйте его.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 33-34	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>5. Закройте лючок преобразователя ПО-250А и поверните три винта.</p> <p>6. Установите декоративную панель радиоотсека и поверните восемь винтов.</p> <p>7. Закройте дверь кабины летчика.</p>			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Паяльник на 27В; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; ключи гаечные 5,5Х7, 12Х14, ГОСТ 2839—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; припой ПОС-40; проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ 792—72; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—75.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На страницах 35-36	
Пункт РО 2.14.01.15	Осмотр регулятора напряжения Р-25АМ и автомата защиты от перенапряжения АЗП-1МБ	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1. Поверните восемь винтов на лочке в носовой части фюзеляжа справа (шп. № 1—3), снимите лочок.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Осмотрите регулятор напряжения Р-25АМ, автомат защиты от перенапряжения АЗП-1МБ.</p> <p>Не допускаются загрязнения электроагрегатов.</p> <p>При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении.</p> <p>Электроагрегаты не должны иметь трещин, сколов. Допускаются царапины глубиной не более 0,5 мм.</p> <p>При перемещении от руки электроагрегаты не должны касаться других агрегатов, а также элементов конструкции.</p> <p>ШР должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены проворачивание гаек ШР от руки не допускается.</p> <p>Потертость изоляции электропроводов не допускается.</p> <p>Электропровода должны быть надежно отбортованы, а бандажи не должны иметь потертостей и ослаблений.</p>		<p>Грязь, пыль, следы смазки удалите салфеткой х/б.</p> <p>При необходимости подтяните винты крепления.</p> <p>Агрегаты с повреждениями замените. Глубину царапин замерять прибором НИ-10.</p> <p>ШР с ослабленными креплениями гаек расконтрите, заверните и законтрите.</p> <p>При потертости неисправные участки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным бандажом.</p> <p>При ослаблении бандажей замените их.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На страницах 35-36	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>3. Установите лючок в носовой части фюзеляжа справа (шп. № 1—3) и поверните восемь винтов.</p> <p>4. Приведите в порядок рабочее место.</p>			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; ключ гаечный 5,5Х7, ГОСТ 2839—80; отвертки S=10, L=200, S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; неф-рас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—75; нитроэмаль красная, ГОСТ 5971—78; проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ 792—67; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; лак электроизоляционный, ГОСТ 10760—76.	

К РО самолета. Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 37-42	
Пункт РО 2.14.01.17	Проверка функционирования электрооборудования при включенном источнике наземного питания	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Проверку производят два техника по спецоборудованию: один из которых управляет работой систем, а второй на земле наблюдает за работой проверяемой системы, и докладывает результаты на самолет. Связь между исполнителями визуальная.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Откройте дверь кабины летчика. 2. Подключите наземный источник питания к самолету. 3. Смочите стекло кабины водой. 4. Установите стремянку. 5. Убедитесь в надежности подключения наземного источника питания. <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАЗЕМЛЕН. СТРЕМЯНКА ДОЛЖНА БЫТЬ ИСПРАВНА.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Включите питание потребителей, поставив переключатель «БОРТ. АККУМ. — ВЫКЛ. — АЭР. ПИТ.» в положение «АЭР. ПИТ.». 7. Включите АЗС «СИГНАЛИЗАЦИЯ ШАССИ». <ol style="list-style-type: none"> 8. Нажмите кнопку проверки светосигнализации шасси. Должны гореть светосигнализаторы выпущенного и убранного положения шасси передней, правой основной и левой основной опор. 9. Отпустите кнопку проверки светосигнализации шасси. Должны погаснуть светосигнализаторы убранного положения шасси, положения передней правой основной и левой основной опор. 		<p>В случае несоответствия напряжения наземного источника заданному, отрегулируйте напряжение. Регулировку напряжения производит водитель спецмашины АПА-35 (АПА-50).</p> <p>Неисправные светосигнализаторы замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 37-42	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>10. Включите АЭС «АНО». Должны гореть светосигнализаторы внешней сигнализации положения шасси и плафоны БАНО-45, левый плафон красным, правый плафон зеленым цветом.</p> <p>11. Выключите АЭС «АНО». Внешняя сигнализация положения шасси должна погаснуть.</p> <p>12. Выключите АЭС «СИГН. ШАССИ». Должны погаснуть светосигнализаторы выпущенного положения шасси, передней, правой основной и левой основной опор.</p> <p>13. Выпустите посадочный щиток (работу выполнять совместно с техником по СД). Должно загореться светосигнальное табло «ЩИТОК ВЫПУЩЕН».</p> <p>14. Уберите посадочный щиток. Должно погаснуть светосигнальное табло «ЩИТОК ВЫПУЩЕН».</p> <p>15. Включите АЭС «ПРИБОРЫ ДВИГАТЕЛЯ ЭУП».</p> <p>16. Нажмите на кнопку проверки светосигнализаторов. Должно загореться светосигнальное табло: «ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРА», «ТРИММЕР НЕЙТРАЛЬНО», «СТРУЖКА В ДВИГАТЕЛЕ», «ЩИТОК ВЫПУЩЕН», «ОСТАТОК ТОПЛИВА ЛЕВЫЙ», «ОСТАТОК ТОПЛИВА ПРАВЫЙ».</p> <p>17. Отпустите кнопку. Должны погаснуть все светосигнальные табло за исключением «ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРА»</p> <p>18. Поставьте переключатель «РУЛЕНИЕ— ВЫКЛ.— ПОСАДКА», сначала в положение «ПОСАДКА», а затем «РУЛЕНИЕ». Фара должна излучать при положении «ПОСАДКА» свет большей яркости, при положении «РУЛЕНИЕ» — свет меньшей яркости.</p> <p>19. Поставьте переключатель «РУЛЕНИЕ—ВЫКЛ.—ПОСАДКА» в положение «ВЫКЛ.». Фара должна погаснуть.</p>			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 37-42	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>20. Включите АЗС «Маяк». Проблесковый маяк должен вращаться с частотой 90 проблесков в мин.</p> <p>21. Выключите АЗС «МАЯК». Проблесковый маяк должен прекратить работу.</p> <p>22. Установите переключатель «ПЛАФОН—ВЫКЛ.—КАРТА» в положение «ПЛАФОН», а затем «КАРТА». Сначала кабина должна освещаться плафоном, а после переключения переключателя — светильником на штанге.</p> <p>23. Установите переключатель «ПЛАФОН—ВЫКЛ.—КАРТА» в положение «ВЫКЛ.». Светильник должен погаснуть.</p> <p>24. Включите АЗС «ОСВЕЩЕНИЕ ОСНОВНОЕ». Светильники подсвета приборов должны излучать заливающий красный свет.</p> <p>25. Плавно выведите и введите реостат регулировки светильников подсвета пультов и приборов, установленных на приборной доске. Излучение света арматурами подсвета приборов и пультов должно плавно изменяться.</p> <p>26. Выключите АЗС «ОСВЕЩЕНИЕ ОСНОВНОЕ». Светильники подсвета приборов и пультов должны погаснуть.</p>		<p>Если не горит одна или обе лампы маяка, обеспечьте доступ к маяку с помощью стремянки, расконтрите прижимное кольцо плафона, отверните его, снимите плафон и замените перегоревшую лампу. Неисправный маяк замените. Частоту вращения маяка МСЛ-3 проверьте, подсчитав количество проблесков в мин. Время проверять секундомером.</p> <p>Лампы в арматурах подсвета, не излучающие свет, замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 37-42	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>27. Включите АЗС «АВАР.», светильники аварийного подсвета приборов и пультов должны излучать заливающий красный свет.</p> <p>28. Выключите АЗС «АВАР.». Светильники аварийного подсвета приборов и пультов должны погаснуть.</p> <p>29. Включите АЗС «ПТ-200Ц». Должно погаснуть светосигнальное табло «ОТКАЗ ПТ-200Ц».</p> <p>30. Убедитесь в нормальной работе преобразователя по равномерному характерному шуму и вольтамперметру ВА-3. Потребляемый ток преобразователя 10-11 А.</p> <p>31. Выключите АЗС «ПТ-200Ц». Должно загореться светосигнальное табло «ОТКАЗ ПТ».</p> <p>32. Включите АЗС «ПО-250А».</p> <p>33. Включите АЗС «СПУ».</p> <p>34. Включите выключатель «ОПАСНАЯ СКОРОСТЬ», в телефонах должен прослушиваться звуковой сигнал частотой 400 Гц.</p> <p>35. Убедитесь в нормальной работе преобразователя по равномерному характерному шуму и вольтамперметру ВА-3. Потребляемый ток преобразователя — 12—14 А.</p>		<p>Лампы в светильниках, не излучающие свет, замените.</p> <p>Если потребляемый ток не соответствует ТТ, замерьте с помощью тестера величину напряжения 36 В 400 Гц на гнездах «36 В 400 Гц» в щитке переменного тока в отсеке радиоустройств. Неисправный преобразователь замените.</p> <p>Если потребляемый ток не соответствует ТТ, замерьте напряжение 115 В 400 Гц с помощью тестера в гнездах «115 В 400 Гц» в щитке переменного тока в радиоотсеке. Неисправный преобразователь замените.</p>	И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 37-42	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>36. Выключите АЗС «СПУ» и «ПО-250».</p> <p>37. Выключите переключатель «ОПАСНАЯ СКОРОСТЬ».</p> <p>38. Переключатель «СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ», расположенный на левой неподвижной доске пилота, поставьте в положение «ПУСК», а затем переключите в положение «1-я и 2-я СКОРОСТЬ»: число двойных поворотов щетки стеклоочистителя при установке переключателя в положение «1-я СКОРОСТЬ» — 64—90 циклов/мин, в положение «2-я СКОРОСТЬ» — 38—60 циклов/мин.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ ВОЗДУХА НИЖЕ -20°С ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ УСТАНАВЛИВАТЬ В ПОЛОЖЕНИЕ «2-я СКОРОСТЬ» ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>39. Для остановки и возврата щетки стеклоочистителя в исходное положение переключатель «СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ» установите в нейтральное, а после остановки щетки в крайне правое положение. После остановки щетки должны находиться на расстоянии не более 35 мм от нижнего края переднего стекла фонаря кабины экипажа.</p> <p>40. После остановки щетки опустите ручку переключателя (не более чем через 2—3 с после остановки). Переключатель станет в нейтральное положение, что соответствует выключенному состоянию электромеханизма.</p> <p>41. Переключатель «АККУМ.—ВЫКЛ.—АЗР. ПИТ.» установите в положение «ВЫКЛ.».</p> <p>42. Отключите наземный источник питания.</p> <p>43. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>44. Уберите стремянку.</p>			<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 37-42	
Пункт РО 2.14.01.17	Проверка функционирования электрооборудования при включенном источнике наземного питания	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Тестер Ц-4313; мегаомметр М- 4001/5, секундомер С-1.	Стремянка Н-1000-1500 без помоста А-38-0150-0; слесарный ключ для маяка МСЛ-3; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; отвертки S=5, L=150, S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Проволока контрольная КО 0,8, КО 0,5, ГОСТ 792—67; электролампы СМ-28-4,8, СМ-3-60(70), СМ-28-5, СМ-37, СМ-328-10.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15	На странице 43	
Пункт РО 2.14.01.18	Проверка функционирования генератора при опробовании двигателя	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Переключатель «АККУМ.—ВЫКЛ.—АЭР. ПИТ.» установите в положение «АККУМ.». Должно загореться светосигнальное табло «ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРА».</p> <p>3. Запустите двигатель совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя.</p> <p>4. Включите выключатель «ГЕНЕР.» на приборной доске. Светосигнальное табло «ОТКАЗ ГЕНЕР.» должно погаснуть при частоте вращения ротора 38—43% и загореться при частоте вращения ротора 26—38%. Подключение генератора к бортсети проверьте по вольтамперметру ВА-3.</p> <p>Напряжение генератора должно быть 28,5В.</p> <p>5. Выключите двигатель.</p> <p>6. Выключите выключатель «ГЕНЕР.».</p> <p>7. Установите переключатель «АККУМ.—ВЫКЛ.—АЭР. ПИТ.» в положение «ВЫКЛ.».</p> <p>8. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>9. Распишитесь в графе «Электрооборудование» карты-наряда.</p>		В случае несоответствия напряжения генератора заданному, отрегулируйте напряжение ВС-25 выносным сопротивлением.	И И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S =5, L=100, ГОСТ 20524—80.	Электrolампы СМ-28-4,8.	

Работы, выполняемые через каждые (200±20) ч налета

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16	На страницах 44-45	
Пункт РО 2.14.02.01	Осмотр электропроводки в доступных местах	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Вскройте капоты двигателя.</p> <p>2. Поверните восемь винтов на лочках в носовой части фюзеляжа (шп. № 1—3), снимите лочки.</p> <p>3. Поверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека между шп. № 11—13.</p> <p>4. Поверните три винта и откройте лочок преобразователя ПО-250.</p> <p>5. Поверните три винта и откройте лочок аккумуляторной батареи.</p> <p>6. Снимите аккумуляторную батарею.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>7. Осмотрите электропроводку на двигателе, в носовой части фюзеляжа шп. № 1—3, в нише аккумулятора, в нише преобразователя ПО-250А в радиоотсеке между шп. № 11—13, в нишах шасси.</p> <p>Потертость изоляции электропроводки не допускается.</p> <p>Электропроводка должна быть надежно отбортована, а бандажи не должны иметь потертости и ослаблений.</p>		<p>При потертости неисправные участки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным бандажом.</p> <p>При ослаблении бандажей замените их.</p>	<p>Т</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16	На страницах 44-45	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Металлические оплетки проводов должны быть надежно соединены между собой и с корпусом самолета, а гайки клеммных болтов надежно затянуты и иметь пружинную шайбу.</p> <p>Проворачивание гаек от руки не допускается.</p> <p>8. Осмотрите электропроводку в нише преобразователя ПО-250А.</p> <p>9. Осмотрите электропроводку в радиоотсеке (шп. № 11—13).</p> <p>10. Установите лпочки в носовой части фюзеляжа (шп. № 1—3).</p> <p>11. Совместно с техником по эксплуатации закройте капоты двигателя.</p> <p>12. Закройте лпочок преобразователя ПО-250Н.</p> <p>13. Установите аккумулятор и закройте лпочок.</p> <p>14. Закройте декоративную панель радиоотсека (шп. № 11—13).</p> <p>15. Закройте дверь кабины экипажа.</p>		<p>При повреждении экранной оплетки наложите латунный или медный бандаж наповрежденные места, зачистите и пропаяйте.</p> <p>Ослабленные крепления подтяните.</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Паяльник 27В; отвертка 5=10, <i>t</i> =200, ГОСТ 20524—80.	Припой ПОС-40; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—75; нитроэмаль красная, ГОСТ 5471—78; нитки льняные, технические, ГОСТ 14961—77; лак электроизоляционный, ГОСТ 10760—76.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17	На страницах 46-49	
Пункт РО 2.14.02.02	Осмотр агрегатов в электрощитках питания постоянного и переменного тока	Трудоёмкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Снимите подушку дивана в кабине экипажа.</p> <p>3. Отверните два винта и откройте крышку под щитком питания постоянного тока.</p> <p>4. Отверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека между шп. № 11—13.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>5. Осмотрите электроагрегаты в щитке постоянного тока.</p> <p>6. Расконтрите и выверните два винта крепления щитка питания.</p> <p>7. Потяните щиток на себя и вверх и переверните его.</p> <p>8. Расконтрите и выверните шесть винтов крепления нижней крышки щитка питания. Снимите крышку.</p> <p>9. Осмотрите электроагрегаты в щитке переменного тока.</p> <p>10. Отверните четыре винта крепления крышки щитка переменного тока и снимите ее. Электроагрегаты должны быть надежно закреплены и не иметь механических повреждений.</p> <p>Провода должны быть увязаны в жгут и не иметь провисаний и касаний силовых шин и предохранителей.</p> <p>Провода должны быть надежно заделаны в наконечники, иметь полихлорвиниловые трубки с нанесенной на них маркировкой.</p>		<p>При ослаблении затяните элементы крепления. Электроагрегаты с механическими повреждениями замените.</p> <p>При необходимости восстановите заделку проводов в наконечники и их маркировку.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17	На страницах 46-49	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Не допускается повреждение хлопчатобумажного покрытия проводов.</p> <p>Не должно быть повреждений полихлорвиниловой изоляции проводов.</p>		<p>На поврежденные участки покрытия наложите два слоя полихлорвиниловой изоляции с перекрытием в $\frac{1}{2}$ ширины ленты и забандажируйте их концы нитками.</p> <p>При повреждении полихлорвиниловой изоляции провода замените его, для чего:</p> <ul style="list-style-type: none"> - изымите поврежденный провод; - заготовьте провод, соответствующий заменяемому. На случай обрыва длина провода должна обеспечивать возможность 3-кратного его присоединения с каждого конца; - с концов провода снимите изоляцию. <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НЕ ДОПУСТИМЫ МЕХАНИЧЕСКИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ ЖИЛ, ПРИСОЕДИНЯЕМЫХ ПРОВОДОВ (НАДРЕЗЫ И ИЗЛОМЫ ЖИЛ);</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17	На страницах 46-49	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Места подсоединений предохранителей к силовым шинам не должны иметь следов подгара и оплавления.</p> <p>Предохранители должны соответствовать номиналам, указанным на трафаретах.</p> <p>Гайки на клеммных болтах должны быть затянуты до отказа и законтрены.</p> <p>Проворачивание от руки не допускается.</p>		<p>- наденьте на оба конца провода полихлорвиниловые трубки (бирки) с указанием маркировки;</p> <p>- облудите зачищенные участки провода;</p> <p>- припаяйте наконечники к проводам;</p> <p>- промойте место пайки, покройте его красным лаком и надвиньте на наконечники полихлорвиниловые трубки.</p> <p>При обнаружении неисправности размонтируйте данный узел, зачистите место контакта (болты, наконечники и гайки) до металлического блеска, соберите узел и затяните клеммное соединение до отказа законтрите его краской (нанесите полоску шириной 5 мм), а остальные зачищенные места покройте бесцветным лаком.</p> <p>Неисправные и несоответствующие номиналу предохранители замените.</p> <p>При ослаблении гайки подтяните и у основания покрасьте красным лаком.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17	На страницах 46-49	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Провода должны быть надежно подпаяны к контактными элементам электроагрегатов.</p> <p>11. Закройте крышки щитков питания постоянного и переменного тока.</p> <p>12. Установите щиток постоянного тока.</p> <p>13. Закройте крышку на щитке постоянного тока.</p> <p>14. Установите подушку дивана.</p> <p>15. Установите декоративную панель радиоотсека.</p> <p>16. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>17. Приведите в порядок рабочее место.</p>			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ключи, гаечные 5,5>7, 8X10, 12X14, ГОСТ 2839—80; паяльник 27 В; отвертки 5=10, 1=200, 5=5, 1=150, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—75; нитролак красный, ГОСТ 10760—76; кисть волосная, ГОСТ 10597—80; припой ПОС-40; флюс, нитроэмаль, ГОСТ 5971—78.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17а	На странице 50-51	
Пункт РО 2.14.02.02а	Проверка светозвуковой сигнализации не выпущенного положения шасси	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>ВНИМАНИЕ: Проверку светозвуковой сигнализации не выпущенного положения шасси производите при не выпущенном положении хотя бы одной из стоек шасси, при включенной бортовой сети электропитания и подключенном племофоне.</p> <p>1. Установите рычаг «ГАЗ» в положение, отличное от «ПОЛНОГО ГАЗА», а рычаг «ВИШ» - в положение «МАЛЫЙ ШАГ», при этом должна гореть в режиме проблеска красная лампа «ВЫПУСТИ ШАССИ» на левой панели приборной доски, а в наушниках племофона должен прослушиваться пульсирующий звуковой сигнал.</p> <p>2. Установите рычаг «ГАЗ» в положение, отличное от «ПОЛНОГО ГАЗА», а рычаг «ВИШ» - в положение отличное от «МАЛОГО ШАГА», при этом не должна гореть в режиме проблеска красная лампа «ВЫПУСТИ ШАССИ» на левой панели приборной доски, а в наушниках племофона не должен прослушиваться пульсирующий звуковой сигнал.</p> <p>3. Установите рычаг «ГАЗ» в положение «ПОЛНЫЙ ГАЗ», а рычаг «ВИШ» - в положение «МАЛЫЙ ШАГ», при этом не должна гореть в режиме проблеска красная лампа «ВЫПУСТИ ШАССИ» на левой панели приборной доски, а в наушниках племофона не должен прослушиваться пульсирующий звуковой сигнал.</p> <p>4. Установите рычаг «ГАЗ» в положение «ПОЛНЫЙ ГАЗ», а рычаг «ВИШ» - в положение отличное от «МАЛОГО ШАГА», при этом не должна гореть в режиме проблеска красная лампа «ВЫПУСТИ ШАССИ» на левой панели приборной доски, а в наушниках племофона не должен прослушиваться пульсирующий звуковой сигнал.</p>			И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17а	На странице 50-51	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>5. Выпустите посадочный щиток. Установите рычаг «ГАЗ» в положение, отличное от «ПОЛНОГО ГАЗА», а рычаг «ВИШ» - в положение отличное от «МАЛОГО ШАГА», при этом должна гореть в режиме проблеска красная лампа «ВЫПУСТИ ШАССИ» на левой панели приборной доски, а в наушниках племофона должен прослушиваться пульсирующий звуковой сигнал.</p>			И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18	На страницах 52-53	
Пункт РО 2.14.02.03	Осмотр ДМР-200Д	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Снимите подушку дивана.</p> <p>3. Отверните два винта крышки под щитком питания, откройте крышку.</p> <p>4. Отверните два винта крепления щитка питания, переверните и снимите крышку, отвернув шесть винтов.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>5. Осмотрите дифференциально-минимальное реле ДМР-200Д.</p> <p>"ЩР должно быть надежно закреплено и не иметь механических повреждений.</p> <p>Допускаются царапины глубиной не более 0,3 мм.</p> <p>Провода должны быть увязаны в жгут и не иметь провисаний и касаний силовых шин.</p> <p>Места подсоединения к силовым шинам не должны иметь следов подгара и оплавления.</p>		<p>При ослаблении подтяните элементы крепления. ДМР с механическими повреждениями замените. Глубину царапин измеряйте прибором НИ-10.</p> <p>При неисправности размонтируйте узел, зачистите место контакта до металлического блеска. Соберите узел и затяните клеммное соединение до отказа, законтрите его краской (нанесите полосу шириной 5 мм), а остальные зачищенные места покройте бесцветным лаком.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18	На страницах 52-53	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Гайки на клеммных болтах должны быть затянуты до отказа и законтрены. Проворачивание от руки не допускается.</p> <p>6. Проверьте надежность крепления ДМР-200Д.</p> <p>7. Осмотрите провода питания.</p> <p>8. Осмотрите клеммные соединения.</p> <p>9. Закройте крышку электропитка питания</p> <p>10. Установите электроциток.</p> <p>11. Установите крышку над электроцитком питания.</p> <p>12. Установите подушку дивана на место.</p> <p>13. Приведите в порядок рабочее место.</p> <p>14. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>15. Распишитесь в графе «Электрооборудование» карты-наряда.</p>		<p>При ослаблении гайки подтяните ее и у основания закрасьте красным лаком.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ключи гаечные 5,5X7, 12X14, 8X10, ГОСТ 2839—80; отвертки S=10, L=200, S=5, L=150, ГОСТ 20524—80, прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.</p>	<p>Нитролак красный, ГОСТ 10760—76; кисть волосяная, ГОСТ 10597—80; проволока контрольная КО 0,5, КО 0,8, ГОСТ 792—67.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18а	На странице 54	
Пункт РОЗ. 14.01.19	Проверка исправности электрической цепи фильтра – сигнализатора	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Подсоедините источник аэродромного питания к самолету.</p> <p>2. Установите переключатель «АККУМ.- АЭР. ПИТ» в положение «АЭР.- ПИТ».</p> <p>3. Включите АЗС «ПРИБ. ДВИГ. ЭУП».</p> <p>4. Проверьте исправность внешней цепи фильтра-сигнализатора:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите резиновый колпачок с клеммы фильтра-сигнализатора и замкните ее на массу, прижав к корпусу маслоотстойника, - при замкнутой на массу клемме, должна гореть сигнальная лампа «СТРУЖКА В ДВИГАТ». - разомкните цепь - при размыкании цепи лампа должна погаснуть, что свидетельствует об исправности внешней электрической цепи фильтра-сигнализатора. <p>5. Выключите «АЗС ПРИБ. ДВИГ. ЭУП».</p> <p>6. Отсоедините источник аэродромного питания от самолета.</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ: Работу выполняйте при снятых капотах двигателя.</p>		Выясните причину отказа и устраните неисправность	И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 19	На страницах 54-56	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>12. Отверните два винта крепления преобразователя.</p> <p>13. Снимите преобразователь ПТ-200Ц.</p> <p>14. Осмотрите демонтированные преобразователи. На ШР не должно быть коррозии, погнутостей и изломов контактных штырей.</p> <p>Металлические оплетки электропроводов не должны иметь повреждений.</p> <p>Корпуса преобразователей должны быть чистыми.</p> <p>15. Установите на ШР преобразователей технологические заглушки.</p> <p>16. Установите технологические заглушки на ШР самолетных электрических цепей преобразователей.</p> <p>17. Закройте лючок преобразователя ПО-250А.</p> <p>18. Проверьте соответствие номеров преобразователей и паспортов.</p> <p>19. Упакуйте преобразователи с паспортами в транспортировочный контейнер и сдайте в лабораторию на проверку на соответствие НТП.</p> <p>20. Распишитесь о снятии преобразователей в паспортах.</p> <p>21. Закройте дверь кабины летчика</p>		<p>Коррозию удалите шлифовальной шкуркой № 220—240, продуйте ШР сжатым воздухом 1,5—2 кгс/см². ШР, имеющие погнутости и изломы контактных штырей замените.</p> <p>Поврежденные места оплетки зачистите, наложите лагунный или медный бандаж и пропаяйте.</p> <p>Грязь, пыль удалите салфеткой х/б.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 19	На страницах 54-56	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи гаечные 5,5X7, 12X14, 8X10, ГОСТ 2839—80; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.	Салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; сжатый воздух 1,5—2 кгс/см ² .	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20	На страницах 58-59	
Пункт РО 2.14.03.02	Установка преобразователей ПО-250А, ПГ-200Ц	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Получите преобразователи из лаборатории.</p> <p>2. Проверьте правильность оформления паспортов. В паспортах должна быть запись о проведении технического обслуживания.</p> <p>3. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>4. Поверните три винта лочка преобразователя ПО-250А. Откройте лючок.</p> <p>5. Поверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека (шт. № 11—13).</p> <p>6. Осмотрите преобразователи ПО-250А и ПГ-200Ц. Преобразователи должны быть чистыми.</p> <p>На ШР не должно быть коррозии, погнутостей и сколов контактных штырей.</p> <p>Металлические оплетки электропроводов не должны иметь повреждений.</p> <p>7. Установите преобразователь ПО-250А.</p>		<p>При отсутствии записи о проведении технического обслуживания, преобразователи сдайте в лабораторию.</p> <p>Грязь, пыль удалить салфеткой х/б.</p> <p>Коррозию удалите шлифовальной шкуркой, ШР продуйте сжатым воздухом.</p> <p>ШР, имеющие погнутости и изломы контактных штырей, замените.</p> <p>Поврежденные места оплетки зачистите, наложите латунный или медный бандажи пропаяйте.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21	На страницах 60-61	
Пункт РО 2.14.03.03	Осмотр штепсельных разъемов на двигателе и на самолете	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Вскройте капоты двигателя.</p> <p>2. Поверните восемь винтов и снимите лючки в носовой части фюзеляжа (шп. № 1-3).</p> <p>3. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>4. Откройте приборную доску.</p> <p>5. Поверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека (шп. № 11-13).</p> <p>6. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>7. Поверните семь винтов на лючке доступа в хвостовую часть самолета и откройте лючок.</p> <p>8. Поверните три винта лючка преобразователя ПЮ-250А. Откройте лючок.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>9. Осмотрите штепсельные разъемы на</p> <ul style="list-style-type: none"> - двигателе; - в носовой части фюзеляжа (шп, № 1-3); - в лючке преобразователя ПЮ-250А; - за приборной доской; - в радиоотсеке; - в хвостовой части фюзеляжа. <p>Штепсельные разъемы должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены. Проворачивание гаек от руки не допускается. На ШПР не должно быть грязи, масла, воды, а также трещин, изломов и повреждения резьбы.</p>		<p>При необходимости раконтрите, подтяните накидную гайку и снова законтрите. Загрязнения удалите салфеткой х/б. Замените ШПР или агрегат, если на одном</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21	На страницах 60-61	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>10. Совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя закройте капоты.</p> <p>11. Установите лючки в носовой части фюзеляжа.</p> <p>12. Закройте:</p> <ul style="list-style-type: none"> - лючок преобразователя ПО-250А; - приборную доску; - декоративную панель радиоотсека; - лючок доступа в хвостовую часть самолета; - багажный отсек; - дверь кабины экипажа. 		<p>из его разъемов выявлено повреждение резьбы.</p>	<p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ключ ШР, ГОСТ 9807—75; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертки S=10, L=20; S=5, L=100, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Проволока контрольная КО 0,5, КО 0,8, ГОСТ 792—67.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22	На страницах 62-64	
Пункт РО 2.14..03.04.	Осмотр мест подключения минусовых проводов к корпусу самолета	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Вскройте капоты двигателя.</p> <p>2. Поверните восемь винтов и снимите лючки в носовой части фюзеляжа.</p> <p>3. Поверните три винта лючка аккумулятора. "Откройте лючок.</p> <p>4. Поверните три винта лючка преобразователя ПО-250А. Откройте лючок.</p> <p>5. Откройте дверь кабины экипажа. 6. Откройте приборную доску.</p> <p>7. Поверните восемь винтов и снимите декоративную панель радиоотсека (пш.№11-13).</p> <p>8. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>9. Поверните семь винтов лючка доступа в хвостовую часть. Откройте лючок.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>10. Осмотрите места подключения минусовых проводов к корпусу самолета на противопожарной перегородке.</p> <p>11. Осмотрите места соединений минусовых проводов в носовой части фюзеляжа (пш. № 1—3).</p> <p>12. Осмотрите места соединения минусовых проводов за приборной доской.</p> <p>13. Осмотрите места соединения минусовых проводов в радиоотсеке.</p> <p>14. Осмотрите места соединения минусовых проводов в нише передней опоры.</p> <p>15. Осмотрите места соединения минусового провода в нише преобразователя ПО-250А.</p> <p>16. Осмотрите места соединения минусового провода в нише аккумулятора.</p>			Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22	На страницах 61-64	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Контактные узлы должны быть чистыми, не иметь следов коррозии.</p> <p>На контактных узлах не должно быть следов подгара и оплавлений.</p>		<p>Грязь, пыль удалите салфеткой х/б, смоченной нефрасом.</p> <p>Удалите подгар или оплавление, для чего:</p> <ul style="list-style-type: none"> - размонтируйте контактный минусовый узел; - зачистите до металлического блеска место крепления минусового контакта; - зачистите наконечник провода, при необходимости залудите его; - зачистите крепежный болт и гайку минусового контакта; - замерьте переходное сопротивление между минусовым проводом и массой самолета. Переходное сопротивление должно быть не более 200 мк Ом; - на гайку (головку винта) нанесите контрольную риску красной эмалью ПФ-223и покройте бесцветным лаком АК-113Ф; - закрасьте зачищенные места обшивки нитроэмалью соответствующего цвета. 	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22	На страницах 61-64	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Не допускаются ослабление затяжки силовых узлов, проворачивание проводов относительно крепежного болта (при приложении усилия от руки).</p> <p>17. Совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя закройте капоты двигателя.</p>		При необходимости подтяните гайку крепления силового минусового узла.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Тестер Ц-4313; Мегаомметр М-4001/5.	Отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80; ключи гаечные 8X10, 12X14, 14X17, ГОСТ 2839—80.	Нитроэмаль красная, ГОСТ 5971—78; бесцветный лак АК-113Ф, ГОСТ 10760—78; салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; нефрас-С 50/170, ГОСТ 8505—80; шлифовальная шкурка, ГОСТ 6456—75.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23	На странице 65	
Пункт РО 2.14 03.05	Осмотр генератора ГСР-3000М	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Вскройте капоты двигателя.</p> <p>2. Установите стремянку.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>Осмотр производите при неработающем двигателе.</p> <p>3. Осмотрите генератор ГСР-3000М.</p> <p>Генератор должен быть чистым и не иметь механических повреждений (вмятин, трещин). Допускаются царапины на корпусе глубиной не более 0,5мм.</p> <p>Генератор должен быть надежно укреплен. При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении.</p> <p>Защитная лента должна быть чистой и не иметь механических повреждений. Стяжные болты не должны иметь срыва резьбы.</p> <p>4 Совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя установите капоты.</p>		<p>Грязь и масло с корпуса генератора удалите салфеткой х/б, смоченной нефрасом. Генератор, имеющий механические повреждения, замените (Работу выполняет техник, а отключение проводов—техник-электрик) .</p> <p>При ослаблении крепления подтяните крепежную гайку (работу выполняет техник).</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, нефрас-С 50/170, проволака контровочная КО 0,8.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24	На страницах 65-69	
Пункт РО 2.14.03.06	Осмотр щеточно-коллекторного узла генератора ГСР-3000М	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Вскройте капоты двигателя.</p> <p>2. Установите стремянку Н= 1000— 1500 без помоста.</p> <p>3. Снимите контровку с винтов защитной ленты.</p> <p>4. Отверните два винта и снимите защитную ленту.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ОСМОТР ПРОИЗВОДИТЕ ПРИ НЕРАБОТАЮЩЕМ ДВИГАТЕЛЕ.</p> <p>Самолет должен быть обесточен и заземлен.</p> <p>5. Осмотрите щеточно-коллекторный узел генератора ГСР-3000М и защитную ленту. Защитная лента должна быть чистой.</p> <p>6. Удалите щеточную пыль с внутренней поверхности генератора.</p> <p>7. Осмотрите щетки и щеточные канатики.</p> <p>8. Проверьте правильность установки и легкость хода щеток. Коллектор должен быть чистым, без следов подгара.</p>		<p>Промойте защитную ленту нефрасом и просушите ее.</p> <p>При загрязнении (жирный матовый черный налет) коллектор протрите салфеткой х/б, смоченной нефрасом. Загрязнения не снимающиеся салфеткой, удалите шлифовальной шкуркой № 180—220 и продуйте коллектор сжатым воздухом.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24	На страницах 66-69	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>На внутренних деталях не должно быть щеточной пыли.</p> <p>Щетки и щеточные канатики не должны иметь повреждений.</p> <p>Щетки должны легко без заеданий перемещаться в обойме щеткодержателя. Зазор между щеткой и обоймой должен быть в пределах 0,2—0,4 мм.</p> <p>Минимальная высота щетки должна быть не менее 18 мм (замер производите по наибольшей стороне).</p>		<p>Щеточную пыль удалите с внутренних деталей генератора, продув его сжатым воздухом.</p> <p>Если на щетке или канатике обнаружены повреждения, то замените их.</p> <p>Если щетку заклинивает в гнезде, выньте ее, а место заедания щетки зачистите шлифовальной шкуркой № 180—220.</p> <p>Если высота щетки менее 18 мм, замените ее. Новые щетки необходимо протереть и пришлифовать к коллектору (работу выполнять на снятом генераторе лаборатории).</p> <p>Пригибку щеток производите следующим образом:</p> <ul style="list-style-type: none"> - полосу шлифовальной шкурки (№ 180—220) шириной, равной длине коллектора, поверните так, чтобы рабочая сторона была обращена к щеткам; - установите притираемые щетки в обоймы щеткодержателей, прижмите их пружинами и вращайте до тех пор, 	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24	На страницах 66-69	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
		<p>пока щетки не станут полностью прилегать к коллектору. Щетки, не подлежащие замене, при притирке должны быть вынуты из своих гнезд. После притирки выньте шлифовальную пилу и продуйте генератор сжатым воздухом. Щетки при этом должны быть вынуты из щеткодержателей. После продувки установите щетки в щеткодержатели. После замены щеток в паспорте генератора укажите:</p> <ul style="list-style-type: none"> - фактическую минимальную высоту замененных щеток; - максимальную и минимальную высоту вновь установленных щеток; - наработку в часах замененных щеток (после предыдущей замены); - дату замены. 	Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24	На страницах 66-69	
Пункт РО 2.14.03.06	Осмотр щеточно-коллекторного узла генератора ГСР-3000М	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Защитная лента должна плотно прилегать к окнам коллекторного щита</p> <p>9. Установите защитную ленту на генератор.</p> <p>10. Совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя установите капоты двигателя.</p>			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (К.ПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Стремянка Н-1000-1500 без помоста А-38-0150-0;</p> <p>плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5597—75; питангенциркуль, ГОСТ 166—73; щуп на 0,1—0,5 мм, ГОСТ 882—75; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Нефрас-С 50/170, ГОСТ 8505—80, салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; шлифовальная шкурка, ГОСТ 6456—75; сжатый воздух 1,5—2 кгс/см², проволока контровочная КО 0,8, ГОСТ 792—67.</p>	

РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Работы, выполняемые через каждые (100±10) ч налета

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25	На страницах 70-71	
Пункт РО 2.15.01.01	Осмотр антенных устройств и их обтекателей	Трудоемкость, чел -ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Установите стремянку</p> <p>2. Осмотрите антенну УКВ радиостанции, антенну МРП-56П, направленную антенну радиокompаса «АРК-15М» и (АРК.-9) и их обтекатели. Диэлектрическая вставка и стальной излучатель антенны УКВ не должны иметь повреждений. Допускаются царапины глубиной до 0,5 мм.</p> <p>На антенне УКВ радиостанции не должно быть следов масла, загрязнений (в зимних условиях—льда).</p> <p>При покачивании антенн от руки не должен ощущаться люфт в креплении.</p>		<p>При механических повреждениях диэлектрической вставки и стального излучателя, антенну замените.</p> <p>Следы масла, загрязнений удалите салфеткой х/б, смоченной нефрасом.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРОТИРАТЬ АНТЕННЫ МАСЛЯНОЙ ВЕТОШЬЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.</p> <p>При наличии люфта проверьте затяжку винтов крепления. При ослаблении затяжки винты затяните до упора.</p> <p>Винты с поврежденной резьбой и сорванными шлицами замените.</p>	Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25	На страницах 70-71	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>На обтекателях антенн МРП-56П и «АРК-15М» (АРК-9) не должно быть масла, загрязнений (в зимний период льда).</p> <p>На обтекателях не должно быть вмятин, трещин, пробоин, не должно быть отслаивания лакокрасочного покрытия.</p> <p>При приложении к обтекателю усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении</p> <p>3. Уберите стремянку</p>		<p>Масло удалите салфеткой х/б, смоченной нефрасом, загрязнения удалите горячим воздухом.</p> <p>Обтекатели с механическими повреждениями замените. Царапины и потертость закрасьте радиопрозрачной краской ПР-1.</p> <p>При наличии люфтов проверьте затяжку.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Стремянка 318АТ—(А-38-0100); прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертки S=5, L=100; S=10, L=200, ГОСТ 20524—80; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74.</p>	<p>Нефрас-С 50/170, ГОСТ 8505—80, салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; нитроэмаль красная, ГОСТ 5971—78.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26	На страницах 72-74	
Пункт РО 2.15.01.02	Осмотр блоков радиоэлектронного оборудования	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Поверните восемь винтов на декоративной панели отсека радиоустройств и снимите панель.</p> <p>3. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>4. Поверните семь винтов на лочке доступа в хвостовую часть самолета и откройте лочок.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>5. Осмотрите приемопередатчик «Баклан-5» («Ландыш-5») с амортизой, приемник радиокompаса АРК-15М (АРК-9) с амортизой, блок питания АРК-9, АРК-15М, радиоприемник МРП-56П, блок питания МРП-56П.</p> <p>Блоки радиоэлектронного оборудования, амортизы должны быть надежно укреплены в местах установки.</p> <p>При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении. Замки крепления должны быть надежно и правильно без перекоса закрыты, а предназначенные для контровки — законтрены.</p> <p>ШР должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены. Проворачивание гаек ШР от руки не допускается.</p> <p>Все кабели должны быть надежно отбортованы.</p> <p>Не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - перемещение кабелей в кожухах; - повреждение ушка крепления хомута; - трещины и изломы, рваные места и сквозные трещины резины хомутов. 		<p>При необходимости подтяните болты крепления и законтрите их.</p> <p>При необходимости расконтрите, подтяните накидную гайку и снова законтрите ее. В местах, где возможно трение кабелей о детали конструкции, обейте жгуты и высокочастотные кабели дерматином или обмотайте хлорвиниловой лентой. Детали</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26	На страницах 72-74	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Высокочастотные фидеры не должны иметь резких перегибов и механических повреждений оболочки. Высокочастотные разъемы в местах подсоединений фидеров к антенным выводам блоков радиоэлектронного оборудования должны обеспечивать надежный электрический контакт и должны быть законтрены (если это предусмотрено конструкцией).</p> <p>Экранирующая оболочка должна быть чистой и без механических повреждений (потертости, обрывов оплетки).</p>		<p>крепления хомутов, хомуты и резиновые прокладки с механическими повреждениями замените.</p> <p>Места потертости экранирующей или хлорвиниловой оболочки обшейте дерматином или обтайте хлорвиниловой лентой. Если имеются разрывы проводов экранирующей оплетки, обмотайте места обрыва медным луженым проводом сечением 0,3—0,5 мм² и опаяйте. Пайку производите быстро (не перегревая экранирующую оплетку), чтобы не повредить изоляцию проводов кабеля. Если экранирующая оплетка повреждена по всей окружности, замените ее. Все кабели с трещинами на хлорвиниловой оболочке и выпадением бронированной оболочки замените.</p>	Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26	На страницах 72-74	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Места подсоединения металлизации на блоках аппаратуры и на конструкции самолета должны быть чистыми, без следов коррозии. Наконечники перемычек не должны иметь трещин и нарушений пайки, а перемычки — обрывов прядей или отдельных жил.</p> <p>6. Закройте:</p> <ul style="list-style-type: none"> - лючок хвостового отсека; - крышку багажного отсека; - декоративную панель в кабине летчика; - дверь кабины летчика. 		<p>При обнаружении коррозии ленту металлизации отсоедините, зачистите шлифовальной шкуркой № 180—220 до блеска, зачистите также место подсоединения металлизации к корпусу блока или самолета, соберите узел и закрепите его бесцветным лаком.</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (К.ПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; отвертка S=5, L =150, ГОСТ 20524—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.</p>	<p>Эмаль ХВ, ГОСТ 10144—74; шлифовальная шкурка, ГОСТ 6456—75; салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; бесцветный лак, ГОСТ 6244—70; проволока контрольная КО 0,5, КО 0,8, ГОСТ 792—67.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 27	На страницах 75-76	
Пункт РО 2.15.01.03	Осмотр авиагарнитур	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1 Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН</p> <p>2. Осмотрите абонентские гарнитуры: телефоны, микрофоны, телефонный шнур. Оголовье, телефоны и микрофоны не должны иметь механических повреждений.</p> <p>Телефонный гибкий шнур не должен иметь потертости и разрывов.</p> <p>Чехлы на телефонах должны быть чистыми и целыми.</p> <p>3. Закройте кабину летчика</p>		<p>При механических повреждениях телефонов и микрофонов абонентскую гарнитуру замените. Если оплетка гибкого шнура потерта, то на поврежденные места наложите нитяной бандаж (нити «ОО») и покройте лаком 9-32.</p> <p>Если в х/б оплетке имеется разрыв, внимательно проверьте целостность проводов поврежденном месте. Если провода целы, то на поврежденный участок оплетки наложите бандаж и покройте его лаком.</p> <p>Грязные и поврежденные чехлы замените.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 27	На страницах 75-76	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
		Нитки льняные технические, ГОСТ 14961-77; лента полиэтиленовая, ГОСТ 20477—75. -	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28	На страницах 77-78	
Пункт РО 2.15.01.04	Осмотр щитков, пультов управления, указателей, кнопок	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Осмотрите кнопки «СПУ», «РАДИО» на штурвалах, пульта управления радиостанции «БАКЛАН-5» («Ландыш-5»), радиокompаса АРК-15М (АРК-9), абонентские щитки СПУ-9.</p> <p>Кнопки «СПУ», «РАДИО» должны быть надежно закреплены стопорными винтами.</p> <p>Кнопки не должны иметь трещин и сколов.</p> <p>На пультах управления и щитках не допускаются вмятины глубиной более 2 мм, царапины глубиной более 1 мм, повреждение лакокрасочного покрытия.</p> <p>Пульта управления и щитки должны быть надежно закреплены в местах установки. При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении.</p> <p>Органы управления и приборы (указатели) должны быть надежно закреплены на передней панели пультов управления. Ручки переключателей и регуляторов настройки не должны иметь механических повреждений.</p>		<p>При необходимости стопорные винты затяните до упора. Кнопки с трещинами и сколами замените</p> <p>Пульта с вмятинами глубиной более 2 мм замените.</p> <p>Царапины, места повреждения лакокрасочного покрытия закрасьте эмалью ХВ-12 под цвет аппаратуры.</p> <p>При необходимости подтяните винты крепления.</p> <p>Органы управления имеющие механические повреждения, замените. При ослаблении крепления затяните стопорные винты.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28	На страницах 77-78	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Закройте дверь кабины летчика			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.	Лак, ГОСТ 6244—70; нити льняные технические, ГОСТ 14961—77; салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; нитроэмаль НЦ184, ГОСТ 18335—73.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 29	На страницах 79-80	
Пункт РО 2.15.01.05 а	Проверка функционирования УКВ радиостанции «БАКЛАН-5» (Ландыш-5) от наземного источника питания	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика</p> <p>2. Установите аккумуляторную батарею на самолет (если она снималась).</p> <p>3. Подключите наземный источник питания или запустите двигатель.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НАЗЕМНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ В ИСПРАВНОСТИ, НАДЕЖНО ПОДКЛЮЧЕН К САМОЛЕТУ.</p> <p>Категорически запрещается производить проверку радиостанции при заправке самолета ГСМ.</p> <p>4. Проверьте работу УКВ радиостанции «Баклан-5» (Ландыш-5).</p> <p>5. Переключатель «АККУМ. - ВЫКЛ. - АЭР. ПИТ.» поставьте в положение «АЭР. ПИТ».</p> <p>6. Включите автоматы защиты сети «УКВ» и «СПУ».</p> <p>7. На пульте управления радиостанции установите заданную частоту.</p> <p>8. На абонентском щитке СПУ переключатель РК установите в положение «РАДИО»</p> <p>9. Нажмите кнопку «РАДИО» на штурвале и проведите контрольную радиосвязь с наземной радиостанцией.</p> <p>Во время вызова наземной радиостанции в телефонах должен без искажений и хрипоты прослушиваться контрольный текст.</p> <p>Наземная радиостанция должна четко и разборчиво без искажений прослушивать работу передатчика самолетной радиостанции. Прием должен быть устойчивым и разборчивым.</p>		<p>Если нет самопрослушивания, замените приемопередатчик.</p> <p>Если радиостанция в режиме передачи не работает, проверьте исправность микрофонов. Если микрофоны исправны, а радиостанция не работает, приемопередатчик замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 29	На страницах 79-80	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Прослушивание работы наземной радиостанции должно быть разборчивым и громким.</p> <p>10. Включая и выключая переключатель «ПШ» на пульте управления радиостанции, проверьте работу подавителя шумов. При подключении подавителя шумов, в телефонах не должны прослушиваться шумы.</p> <p>11. Поставьте АЗС «УКВ» и «СПУ» в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».</p> <p>12. Переключатель «АЭР. ПИТ. — ВЫКЛ. — АККУМ.» установите в положении «ВЫКЛ».</p> <p>13. Отключите наземный источник питания.</p> <p>14. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>15. Распишитесь в графе «Радиооборудование» карты-наряда.</p>		<p>Если в телефонах не прослушивается работа наземной радиостанции, или нет шумов, проверьте с помощью измерительного блока наличие питающих напряжений в приемопередатчике.</p> <p>При отсутствии каких-либо напряжений в блоке, замените его.</p> <p>Если подавитель шумов не работает, замените приемопередатчик.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30	На страницах 81-82	
Пункт РО 2.15.01.05 6	Проверка функционирования самолетного переговорного устройства СПУ-9 от наземного источника питания	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Установите аккумуляторную батарею на самолет (если она снималась).</p> <p>2. Подключите наземный источник питания или запустите двигатель.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НАЗЕМНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ В ИСПРАВНОСТИ И НАДЕЖНО ПОДКЛЮЧЕН К САМОЛЕТУ. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ПРОВЕРКУ СПУ ПРИ ЗАПРАВКЕ САМ -ТА ГСМ.</p> <p>3. Проверьте функционирование самолетного переговорного устройства.</p> <p>4. Переключатель «АККУМ. ВЫКЛ.- АЭР. ПИТ.» поставьте в положение «АЭР-ПИТ.»</p> <p>5. Включите АЗС «СПУ», «УКВ», «ПО-250», «АРК», «ПТ-200Ц».</p> <p>6. Установите на абонентских щитках СПУ-9 переключатель «РК – ВЫКЛ.» в положение «ВЫКЛ.», поочередно нажимая кнопки «РАДИО» на левом и правом штурвалах, проверьте выход на внешнюю радиосвязь. При проверке самолетного переговорного устройства должен осуществляться выход абонента на внешнюю радиосвязь через абонентские щитки левого и правого пилотов. Должны без искажения прослушиваться сигналы наземных радиостанций и самопрослушивание собственных сигналов.</p> <p>Уровень сигналов с выхода приемника радиостанции должен регулироваться регулятором «РАД.» на абонентском щитке.</p> <p>7. Вращением регулятора «РАД.», на абонентских щитках, проверьте изменение уровня сигналов с выхода приемника УКВ радиостанции.</p> <p>8. Установите переключатель «РК - ВЫКЛ.» в положение «РК» и прослушайте сигналы работы радиоконпаса.</p>		<p>Если нет выхода на внешнюю связь или сигнала от наземных радиостанций и самопрослушивание отсутствует, замените СПУ-9.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30	На страницах 81-82	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>При перевождении переключателя «РК - ВЫКЛ.» на абонентском щитке в положение «РК» должен прослушиваться сигнал радиоконпыа АРК-9 (АРК-15М).</p> <p>9. Поочередно нажимая кнопки «СПУ» расположенные на левом и правом штурвалах проверьте работу внутрисамолетной связи.</p> <p>При нажатии кнопки СПУ должна осуществляться передача по сети внутрисамолетной связи.</p> <p>Громкость передачи по сети внутрисамолетной связи должна регулироваться потенциометром «СПУ» на абонентском щитке.</p> <p>10 Вращением потенциометра «СПУ» на абонентских щитках СПУ-9 проверьте изменение уровня сигнала по сети внутрисамолетной связи. При ведении внутрисамолетной связи сигналы радиостанции должны прослушиваться со 100% громкостью.</p> <p>При установке переключателя «РАД - ВЫКЛ.» на щитке одного из абонентов в положение «РАД», телефон абонента должен отключаться от выхода своего разделительного усилителя и подключаться к выходу разделительного усилителя другого абонента параллельно его телефонам.</p> <p>11. Переключатель «РЕЗ. — ВЫКЛ.» на абонентских щитках поочередно установите в положение «РЕЗ.» и проверьте возможность резервирования отдельных усилителей.</p> <p>12. Включите АЭС «СПУ», «УКВ», «ЛО-250», «АРК», « ПТ-200Ц».</p> <p>13 Переключатель «АЭР. ПИТ. - ВЫКЛ. - АККУМ.» установите в положение «ВЫКЛ.»</p> <p>14. Отключите наземный источник питания.</p> <p>15. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>16. Распишитесь в графе «Радиооборудование» карты-наряда.</p>		<p>Если передача отсутствует, прозвоните цепь кнопки.</p> <p>Если регулировка не дает усиления, замените усилитель СПУ.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31	На страницах 83-84	
Пункт РО 2.15.01.05 в	Проверка функционирования АРК-15М	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Установите аккумуляторную батарею на самолет (если она снималась).</p> <p>2. Подключите наземный источник питания или запустите двигатель.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НАЗЕМНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ ИСПРАВЕН И НАДЕЖНО ПОДКЛЮЧЕН К САМОЛЕТУ. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ПРОВЕРКУ РАДИОКОМПАСА ПРИ ЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА ГСМ.</p> <p>3. Проверьте функционирования автоматического радиокompаса АРК-15М.</p> <p>4. Переключатель «АККУМ.-ВЫКЛ.-АЭР.ПИТ.» поставьте в положение «АЭР.ПИТ.»</p> <p>5. Выключите АЭС «ПТ-200Ц», «АРК», «СПУ».</p> <p>6. Наберите частоты БПРС ДПРС, переключатель «Б-Д» установите в положение «Б».</p> <p>7. Переведите переключатель рода работ на пульте управления АРК-15М поочередно в положения «КОМ.», «АНТ.», «РАМКА». В телефонах должен появиться шум, и стрелка указателя должна придти в движение (в режиме «КОМПАС»). На пульте управления должна загореться лампа подсвета шкал установки частоты.</p> <p>При проверке радиокompаса в телефонах должна без искажений прослушиваться работа радиостанции дальнего (ближнего) привода.</p> <p>8. Установите переключатель рода работ на пульте управления АРК-15М в положение «КОМ». Стрелка УТР-4УК должна занять положение, соответствующее направлению на данную радиостанцию (пеленг).</p> <p>При проверке радиокompаса в режиме «КОМПАС» стрелка указателя УТР-4УК должна показывать направление на дальнюю (ближнюю) приводную радиостанцию с точностью $\pm 3^\circ$.</p>		<p>Если в телефонах прослушива-ся треск и помехи, приемник АРК-15М замените.</p> <p>Если отклонение стрелки пре-вышает $\pm 3^\circ$ приемник радио-компаса замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31	На страницах 83-84		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль	
<p>9. Установите переключатель рода работ в положение «АНТ.» и настройте приемник на какую-либо пироскопическую радиостанцию, лежащую в диапазоне частот радиокompаса. Наденьте авиагарнитуру.</p> <p>10. Убедитесь в действии переключателя «ГЛФ — ТЛГ» по появлению в телефонах тока звуковой частоты в режиме «ТЛГ» и исчезновению в режиме «ГЛФ». При переключении переключателя «ГЛФ — ТЛГ» на пульте управления радиокompаса в положение «ТЛГ» в телефонах должен появиться фон звуковой частоты.</p> <p>11. Вращая ручку «ГРОМК.» на пульте управления, убедитесь в действии регулятора в режимах «КОМПАС», «АНТЕННА», «РАМКА».</p> <p>12. Убедитесь в возможности ручного вращения гониометра. При нажатии кнопки «РАМКА» стрелка указателя должна вращаться по часовой стрелке.</p> <p>13. Проверьте работу переключателей «КАНАЛ» «Б-Д», для чего зафиксируйте декадами «В» и «2» частоты двух радиостанций. Устанавливая переключатель поочередно в положение «КАНАЛ-1» и «КАНАЛ-2», проверьте прослушиванием сигналов в телефонах прием сигналов станций, соответствующих установке частот на декадах «В» и «2», затем также проверьте работу переключателя «Б-Д».</p> <p>14. Выключите АЭС «ПТ-200Ц», «АРК», «СПУ»</p> <p>15. Переключатель «АЭР. ПИТ. — ВЫКЛ. — АККУМ.» переведите в положение «ВЫКЛ.»</p> <p>16. Отключите наземный источник питания.</p> <p>17. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>18. Распишитесь в графе «Радиооборудование» карты-наряда.</p>		<p>Если отсутствует прослушивание сигналов или стрелка указателя вращается неплavno, замените пульт управления.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32	На страницах 85-86	
Пункт РО 2 15 01 05 г	Проверка функционирования радиокompаса АРК-9 от наземного источника питания	Трудоемкость, чел -час	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1 Установите аккумуляторную батарею на самолет (если она снималась)</p> <p>2 Подключите наземный источник питания или запустите двигатель.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НАЗЕМНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ ИСПРАВЕН И НАДЕЖНО ПОДКЛЮЧЕН К САМОЛЕТУ КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ПРОВЕРКУ РАДИОКОМПАСА ПРИ ЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА ГСМ</p> <p>3 Переключатель «АККУМ. - ВЫКЛ. - АЭР. ПИТ» поставьте в положение «АЭР ПИТ»</p> <p>4 Проверьте функционирование автоматического радиокompаса АРК-9</p> <p>5 Включите АЗС «ЛО-250», «АРК» и «СПУ»</p> <p>6 Установите на пульте управления АРК-9 переключатель режимов работы в положение «АНТЕННА», переключатель «ТЛФ-ТЛГ» в положение «ТЛФ», а регулятор громкости в крайне правое положение</p> <p>7 Установите переключатель «ДПВ» в положение «Д»</p> <p>8 Вращая основной декадный переключатель сотен и десятков кГц установите частоту дальней приводной радиостанции с точностью до 10 кГц (отсчет вести по цифрам в счетчике переключателя).</p> <p>При проверке радиокompаса в телефонах должна без искажения прослушиваться работа радиостанции дальнего (ближнего) привода</p> <p>9 Вращая ручку плавной настройки основного канала, настройтесь на частоту радиостанции дальнего привода по максимальному отклонению стрелки контрольного прибора Установите переключатель «ДПВ» в положение «Б» и настройте резервный канал радиокompаса на частоту ближней приводной радиостанции</p>		<p>Если в телефонах прослушивается треск и помехи, приемник АРК-9 замените</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32	На страницах 85-86	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>10. Прослушайте работу приемника АРК-9 в положении «Д» и «Б» переключателя «ДПВ».</p> <p>11. Установите на пульте управления АРК-9 переключатель рода работ в положение «Компас» и проверьте работу радиоконписа в режиме автоматического пеленгования. При проверке радиоконписа в режиме «КОМПАС» стрелка указателя УГР-4УК должна показывать направление на дальнюю (ближнюю) приводную радиостанцию с точностью $\pm 3^\circ$.</p> <p>12. Поочередно нажимая переключатель «Л - П» влево и вправо, проверьте вращение рамочной антенны. При нажатии переключателя «Л - П» на пульте управления стрелка указателя УГР-4УК должна соответственно отклоняться влево и вправо. При отпускании переключателя стрелка указателя УГР-4УК должна возвратиться в исходное значение КУР.</p> <p>13. Переведите переключатель «ТЛФ - ТЛГ» в положение «ТЛГ» и убедитесь в появлении тона звуковой частоты 400 Гц.</p> <p>14. Выполните АЗС «ПО-250», «АРК» и «СПУ».</p> <p>15. Переключатель «АЭР. ПИТ. - ВЫКЛ. - АККУМ.» установите в положение «ВЫКЛ.»</p> <p>16. Отключите наземный источник питания.</p> <p>17. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>Если отклонение стрелки превышает $\pm 3^\circ$ приемник радиоконписа замените.</p> <p>Если стрелка указателя не возвращается в исходное положение, приемник радиоконписа замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Г	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33	На страницах 87-88	
Пункт РО 2.15.01.05 д	Проверка функционирования маркерного радиоприемника МРП-56П	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Доставьте к самолету имитатор МИП-48. 2. Установите имитатор на расстоянии 2-3 м от антенны маркерного радиоприемника.</p> <p>3. Подключите имитатор с помощью выносного кабеля к самолетной розетке 27 В.</p> <p>4. Установите аккумуляторную батарею на самолет (если она снималась).</p> <p>5. Подключите наземный источник питания или запустите двигатель.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НАЗЕМНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ ИСПРАВЕН И НАДЕЖНО ПОДКЛЮЧЕН К САМОЛЕТУ. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ПРОВЕРКУ РАДИОЭЛЕКТРОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПРИ ЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА ГСМ.</p> <p>6. Проверьте функционирование маркерного радиоприемника МРП-56П.</p> <p>7. Переключатель «АККУМ. - АЭР. ПИТ.» поставьте в положение «АЭР. ПИТ.».</p> <p>8. Включите АЭС «МРП».</p> <p>9. Подайте на антенну маркерного радиоприемника сигнал частотой 75 МГц от имитатора МИП-46.</p> <p>10. Установите переключатель частот модуляции имитатора в положение, соответствующее частоте модуляции 3 000 Гц.</p> <p>11. В гнезде «КОНТРОЛЬ» на передней панели приемника МРП-56П при помощи пинцера включите миллиамперметр постоянного тока со шкалой до 15 мА.</p> <p>12. Изменяя уровень сигнала имитатора МИП-48, измерьте токи срабатывания и отпускания выходного реле радиоприемника МРП-56П. Ток срабатывания выходного реле маркерного радиоприемника должен быть не более 7 мА, ток отпускания не менее 4 мА.</p>		<p>При выходе токов выходного реле за допустимые значения, замените радиоприемник.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33	На страницах 87-88	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>13. Убедитесь в том, что загорелось светосигнальное табло «МАРКЕР» на приборной панели и работает звуковая сигнализация. При проверке маркерного радиоприемника от имитатора в телефонах гарнитуры должен прослушиваться сигнал с частотой 400 Гц и должно загореться светосигнальное табло «МАРКЕР» на приборной доске.</p> <p>14. Выключите АЗС МРП.</p> <p>15. Переключатель «АЭР. - ПИТ. ВЫКЛ. - АККУМ.» установите в положение «ВЫКЛ.»</p>			И
Контрольно - проверочная аппаратура	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34	На страницах 89-92	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<ul style="list-style-type: none"> - расконтрите и расстыкуйте ППР на передней панели приемника, отверните накидные гайки разъемов. - расстыкуйте ППР антенных фидеров на передней панели приемника. - отсоедините перемычку металлизации приемника. - расконтрите, откройте замки и движением вверх и на себя снимите приемник. - отверните винты крепления кронштейна пульта. - расконтрите и расстыкуйте ППР, отвернув его накидную гайку. - отверните четыре винта крепления пульта к кронштейну и снимите пульт. - расконтрите и расстыкуйте ППР рамочной антенны между шп. № 13—15. - отверните гайки крепления ответных частей ВЧ разъемов на кронштейне, установленном на шп. № 14. - отсоедините перемычки металлизации. - отверните винты крепления рамочной антенны к ванне лочка и снимите антенну. - расконтрите и расстыкуйте ППР блока питания на стенке фюзеляжа между шп. № 11—13 - отсоедините перемычку металлизации блока питания. - снимите отбортовочные хомуты с кронштейна блока питания. - расконтрите и отверните гайку с потайной головкой и снимите блок питания с подставкой. - отверните четыре винта крепления и снимите блок питания с подставки. <p>9. Снимите маркерный приемник МРП-56П.</p> <ul style="list-style-type: none"> - отверните накидную гайку разъема высокочастотного антенного фидера и расстыкуйте ППР. 			

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34	На страницах 89-92	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<ul style="list-style-type: none"> - расконтрите и расстыкуйте ШР кабеля питания. - отсоедините перемычку металлизации. - расконтрите и откройте замки крепления приемника на монтажной подставке. Движением вверх и на себя снимите приемник. 10. Снимите радиокомпас АРК-15 (приемник, направленную антенну, пульт управления, БМТ). <ul style="list-style-type: none"> - снимите декоративную панель, установленную под багажной полкой. - отсоедините ШР и перемычки металлизации. - отверните накладные гайки крепления приемника к раме и снимите приемник. - отверните винты из анкерных гаек и снимите блок. - снимите крышку антенны. - отсоедините от антенны ШР. - отверните винты крепления антенны и выньте антенну. - отверните четыре винта крепления пульта к панели приборной доски. 11. Снимите пульт и отсоедините ШР. <ul style="list-style-type: none"> - осмотрите снятые блоки. <p>Не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - пыль, грязь на корпусах демонтированных блоков; - вмятины глубиной более 2 мм, царапины глубиной более 1 мм, нарушение лакокрасочного покрытия на корпусах блоков; <ul style="list-style-type: none"> - коррозия, следы подгара, погнутость и изломы на штырях ШР. 		<p>Грязь, пыль удалите салфеткой х/б.</p> <p>Блоки с вмятинами глубиной более 2 мм замените. Царапины и нарушения лакокрасочного покрытия закрасьте эмалью ХВ-12 под цвет аппаратуры.</p> <p>Если в гнездах (штырьках) ШР имеется нагар (коррозия) удалите её шлифовальной шкуркой «00». затем промойте</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34	На страницах 89-92	
Пункт РО 2.15.05.01	Снятие радиоэлектронного оборудования	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>12. Установите на ШП демонтированных блоков технологические заглушки.</p> <p>13. Установите технологические заглушки на ответные части ШП.</p> <p>14. Сличите номера демонтированных блоков с номерами паспортов. Номера должны совпадать.</p> <p>15. Упакуйте демонтированные блоки с паспортами в транспортировочный контейнер и отправьте в лабораторию.</p> <p>16. Запишите в паспортах демонтированных блоков дату снятия, наработку в часах (с начала эксплуатации и после последнего ремонта) и причину снятия.</p> <p>17. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>нефрасом и просушите.</p> <p>Если ШП имеет повреждения резьбы, трещины изоляционной прокладки, погнуто-сть штырей, то ШП замените.</p>	И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ключ для ШП, ГОСТ 9807—75; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи плоские 8X10, 12X14, 14X17, 22X24, ГОСТ 2839—80; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертка S=5, L=100, ГОСТ 20525—80.</p>	<p>Нефрас — С⁵⁰, ГОСТ 8505—80; салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; нитрозмаль НЦ184 черная, ГОСТ 18335—73.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35	На страницах 93-94	
Пункт РО 2.15.05.02	Осмотр мест установки радиоэлектронного оборудования	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Поверните восемь винтов на декоративной панели и снимите панель.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите:</p> <ul style="list-style-type: none"> - амортизационную раму приемопередатчика УКВ радиостанции; - амортизационную раму приемника АРК-15М (АРК-9); - подставку блока питания АРК-9; - амортизационную раму приемника МРП-56П. <p>4. Осмотрите амортизаторы, расположенные в амортизационных рамах. Амортизаторы не должны иметь разрывов, трещин.</p> <p>На амортизаторах и подставках не должно быть механических повреждений, коррозии и повреждения лакокрасочного покрытия.</p>		<p>Амортизаторы с разрывами и трещинами, размеры которых превышают половину толщины амортизатора, замените амортизаторами той же нормали.</p> <p>Амортизаторы с трещинами, размеры которых меньше половины толщины амортизатора (трещины видны в нагруженном состоянии) не заменяйте.</p> <p>Амортизаторы, подставки с механическими повреждениями (трещины, вмятины) от правьте в ремонтный цех или</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35	На страницах 93-94	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>5. Закройте декоративную панель.</p> <p>6. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>замените. Потертость, царапины на лакокрасочном покрытии закрасьте краской под общий фон покрытия.</p> <p>При обнаружении коррозии удалите ее шлифовальной шкуркой. Места зачистки протрите тканью х/б.</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Отвертки S=10, L=200; S=5, L=100; S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Шлифовальная шкурка «ОО», ГОСТ 10054—75; нефрас — С^{50/}, ГОСТ 8505—80; лак электроизоляционный, ГОСТ 10760—76; нитрозмаль ПЦ184 черная, ГОСТ 18335—73.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36	На страницах 95-96	
Пункт РО 2.15.05.03	Осмотр разъемов, жгутов электропитания и антенных фидеров	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины легчика.</p> <p>2. Поверните восемь винтов на декоративной панели, снимите панель</p> <p>3. Снимите лочок между шп. № 0—1.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>4. Осмотрите штепсельные и ВЧ разъемы, жгуты электропитания в отсеке радиооборудования.</p> <p>ШП должны быть чистыми. Электрожгуты не должны иметь повреждений</p>		<p>Если в гнездах (штырьках) штепсельного разъема имеется нагар (коррозия) удалите ее шлифовальной шкуркой, затем промойте нефрасом и просушите</p> <p>Если ШП имеет повреждения (неисправна резьба, трещина изоляционной прокладки) замените ШП. Если экранирующая оболочка кабеля имеет разрывы или потертость, обейте ее дерматином или обмотайте хлорвиниловой лентой, предварительно опаяв места разрывов.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36	На страницах 95-96	
Пункт РО 2.15.05.03	Осмотр разъемов, жгутов электропитания и антенных фидеров	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>5. Закройте декоративную панель.</p> <p>6. Закройте лючок между пш. № 0—1.</p> <p>7. Закройте дверь кабины летчика.</p>			Г
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Ключ для ПШ, ГОСТ 9807—75; паяльник 24В; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.	Шлифовальная шкурка «ОО», ГОСТ 6456—75; нефрас — С ^{50/А} , ГОСТ 8505—80; хлорвиниловая лента, ГОСТ 20477—75; припой ПОС-40; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37	На страницах 97-100	
Пункт РО 2.15.05.04	Установка радиоэлектронного оборудования	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Доставьте к самолету радиоэлектронное оборудование с паспортами (в паспортах должна быть отметка о проверке на НТП).</p> <p>2. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>3. Поверните восемь винтов на декоративной панели и снимите панель.</p> <p>4. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>5. Поверните семь винтов на лючке доступа в хвостовую часть фюзеляжа.</p> <p>6. Снимите технологические заглушки с разъемов.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>7. Установите УКВ радиостанции (приемопередатчик, пульт управления):</p> <ul style="list-style-type: none"> - установите приемопередатчик на амортизационную раму. Штыри на раме должны войти в отверстия в корпусе приемопередатчика. - от руки заверните гайки крепления приемопередатчика и законтрите. - подсоедините перемычку металлизации к приемопередатчику, завернув до отказа винт с потайной головкой. - сочлените ПП пульта управления и завинтите два крепежных винта. - установите пульт управления УКВ радиостанции на центральный пульт. <p>8. Установите приемник радиокompаса АРК-9 на монтажную подставку. Выступы на нижней части приемника должны войти в прорези на монтажной подставке.</p> <ul style="list-style-type: none"> - закройте и законтрите крепежные замки. - подсоедините перемычку металлизации к приемнику, надежно закрепив перемычку винтом. 		<p>Если в паспорте (формуляре) отсутствует отметка о проверке на НТП блок сдайте в лабораторию.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37	На страницах 97-100	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<ul style="list-style-type: none"> - сочлените ШР антенных фидеров на передней панели приемника. - установите пульт управления радиокompаса АРК-9 на кронштейне и укрепите его винтами. Винты должны быть затянуты до отказа. Не допускаются: срывы резьбы на винтах и разработанные шлицы головок винтов. - сочлените ШР, заверните гайку и законтрите. Проворачивание гайки ШР от руки не допускается. - укрепите кронштейн пульта на панели правой приборной доски. Винты должны быть затянуты до отказа. Не допускаются: срыв резьбы на винтах и разработанные шлицы головок винтов. - установите блок питания на подставку и укрепите его винтами. Винты должны быть затянуты до отказа. Не допускаются: срывы резьбы на винтах и разработанные шлицы головок винтов. - подсоедините перемычку металлизации между блоком питания и подставкой и надежно укрепите ее. - сочлените ШР, заверните гайку и законтрите ее. Проворачивание гайки ШР от руки не допускается. - установите рамочную антенну на самолет и отцентрируйте ее по продольной оси самолета. Продольная ось рамочной антенны должна совпадать с продольной осью самолета. - отбортуйте хлорвиниловыми хомутами жгут блока питания. - установите и укрепите перемычки металлизации. 		<p>Винты с сорванной резьбой и разработанными шлицами головок замените.</p> <p>Винты с сорванной резьбой и разработанными шлицами головок замените.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37	На страницах 97-100	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<ul style="list-style-type: none"> - прикрепите рамочную антенну к ванне лючка. - укрепите ответные части ВЧ разъемов на кронштейне, установленном на шп. № 14. - сочлените ШР, гайки заверните и законтрите. Проворачивание гаек от руки не допускается. <p>9. Установите маркерный приемник МРП-56П на монтажную подставку, закройте и законтрите замки крепления.</p> <ul style="list-style-type: none"> - подсоедините перемычку металлизации к подставке. - сочлените ШР кабеля питания, гайку заверните. Проворачивание гайки ШР от руки не допускается. - соедините разъем ВЧ антенного фидера. Накладную гайку разъема затягивайте от руки. <p>10. Установите приемник радиокompаса АРК-15М на амортизационную раму.</p> <ul style="list-style-type: none"> - заверните накладные гайки крепления приемника и законтрите их. - подсоедините перемычку металлизации между амортизационной рамой и приемником, надежно укрепив ее винтом. - сочлените ШР. - установите блок питания на амортизационную раму. - подсоедините ШР. - сочлените ШР ПУ и установите ПУ на место. - заверните четыре винта крепления пульта к панели приборной доски. - установите антенну на место и заверните винты крепления антенны. - сочлените ШР антенны. 			<p style="text-align: center;">Т</p> <p style="text-align: center;">Т</p>

РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37	На страницах 97-100	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>- установите крышку антенны.</p> <p>11. Установите на место декоративную панель.</p> <p>12. Закройте лючок доступа в хвостовую часть.</p> <p>13. Закройте крышку багажного отсека.</p> <p>14. Поставьте в паспортах дату установки блоков и распишитесь.</p> <p>15. Распишитесь в графе «Радиооборудование» карты-наряда.</p> <p>16. Закройте дверь кабины летчика.</p>			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547— 75; отвертки S=10, L=200; S=5, L=150, ГОСТ 20524—80; ключи гаечные 8X10, 22X24, ГОСТ 2839—80.</p>	<p>Проволока контрольная КО 0,5, КО 0,8, ГОСТ 792-67.</p>	

ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Работы, выполняемые через каждые (100±10) ч полета

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38	На странице 101	
Пункт РО 2.16.01.01	Осмотр приемника воздушного давления ПВД-6М	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Снимите чехол с приемника ПВД-6М.</p> <p>2. Осмотрите приемник воздушных давлений ПВД-6М.</p> <p>Приемник не должен иметь механических повреждений. Допускаются царапины глубиной не более 0,3 мм.</p> <p>3. Осмотрите штангу крепления ПВД-6М. Приемник ПВД-6М и штанга крепления должны быть чистыми.</p> <p>4. Осмотрите отверстия статического и динамического каналов и отверстия для стока влаги.</p> <p>Канал динамического давления, отверстия, соединяющие статическую камеру с атмосферой и отверстия для стока влаги должны быть чистыми.</p> <p>Проверьте надежность крепления приёмника, от небольшого усилия руки, прикладываемого к приемнику, не должен ощущаться люфт в креплении.</p> <p>5. Наденьте чехол на приемник ПВД-6М.</p>		<p>Приемник с механическими повреждениями замените.</p> <p>Грязь удалите салфеткой х/б.</p> <p>При засорении отверстий прочистите их медной проволокой Ø 0,5 мм.</p> <p>Ослабленные крепления подтяните.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; медная проволока Ø 0,5 мм.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 39	На странице 102	
Пункт РО 2.16.01.02	Осмотр влагоотстойников систем полного и статического давления	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Отверните шесть винтов и снимите люк подхода к влагоотстойникам.</p> <p>2. Осмотрите влагоотстойники систем полного и статического давления. Во влагоотстойниках не должно быть влаги, наличие ее определяется по красящему веществу (красный индикатор в виде кольца). Влагоотстойники не должны иметь трещин корпуса.</p> <p>Затяжка влагоотстойников должна обеспечивать герметичность систем полного и статического давления.</p> <p>3. Установите на место люк подхода к влагоотстойникам.</p>		При наличии влаги снимите прозрачные колпачки и удалите влагу. Влагоотстойники с трещинами замените.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Ключ гаечный 22Х24, ГОСТ 2839—80; Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Проволока контровочная КО 0,8, ГОСТ 792—67. Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40	На странице 103	
Пункт РО 2.16.01.03	Осмотр компаса КИ-13к	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Осмотрите магнитный компас КИ-13к. Компас не должен иметь механических повреждений, сколов, трещин.</p> <p>Количество жидкости должно обеспечивать полное утопание катушки и плавное ее перемещение при приближении к прибору какого-либо металлического предмета. В смотровом окошке прибора не должна наблюдаться воздушная прослойка.</p> <p>3. Убедитесь в том, что в компасе КИ-13к достаточное количество лигроина.</p> <p>4. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>Компас с механическими повреждениями замените.</p> <p>Компас с вытекшим лигроином замените.</p> <p>Компас с недостаточным количеством лигроина замените и совместно со штурманом произведите списание девиации.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.		

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 41	На страницах 104-106	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>3. Легким покачиванием рукой лицевой части прибора и легким постукиванием по защитным стеклам, убедитесь в том, что люфт в креплении отсутствует и защитные стекла не касаются стрелок приборов.</p> <p>Стрелки приборов УЖ.3-1, ТУЭ-48, СБЭС-2077, ВА-3, ИТЭ-1 должны находиться на механическом нуле.</p> <p>Стрелка «ОСН.» давления прибора 2МВ-80 должна показывать давление в трубопроводах основной воздушной системы, стрелка «АВАР.»—давление в баллоне аварийной системы.</p> <p>Стрелка текущих значений перегрузок акселерометра АМ-10К должна находиться в нулевом положении, стрелки экстремальных перегрузок должны находиться в положении ± 1.</p> <p>Стрелка указателя скорости УС-450к должна находиться на нуле.</p> <p>Стрелка вариометра ВР-10К должна находиться на нулевой отметке с отклонением, не превышающим: при $+20^{\circ}\text{C} \pm 0,5 \text{ м/с}$; при $+45^{\circ}\text{C} \pm 1,0 \text{ м/с}$; при $-60^{\circ}\text{C} \pm 1,05 \text{ м/с}$.</p> <p>Компас КИ-13К должен показывать стояночный курс самолета. Шкала указателя курса УГР-4УК должна находиться в произвольном положении.</p> <p>Указатель АГД-1К должен показывать нулевой крен и тангаж самолета.</p> <p>Часы АЧС-1 должны показывать текущее время.</p> <p>Мановакуумметр МВ-16У должен показывать абсолютное давление дня с погрешностью не более $\pm 10 \text{ мм рт. ст. (1330 Па)}$.</p> <p>Показания ПЦТ-1 должны примерно соответствовать температуре воздуха. Стрелки ВД-10К должны находиться в произвольном положении.</p>		<p>При обнаружении люфта в Т креплении защитных стекол, прибор замените.</p> <p>Если стрелки экстремальных перегрузок отклонились от положения ± 1, то переведите их в это положение, нажав кнопку сброса.</p> <p>Если отклонения стрелки превышают допустимые ТТ, то отверните контровочный винт, оттяните его на себя и вращением установите стрелку на ноль. Нажмите и заверните контровочный винт.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 41	На страницах 104-106	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Закройте дверь кабины летчика.			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Прибор НИ-10, ГОСТ 868—72.	Нефрас С 50/170, ГОСТ 8505—80; нитрозмаль, ГОСТ 5971—78; салфетка х/б, ГОСТ 5354—79.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42	На странице 107	
Пункт РО 2.16.01.05	Осмотр приборной доски	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Осмотрите приборную доску.</p> <p>Приборная доска не должна иметь механических повреждений и повреждений лакокрасочного покрытия.</p> <p>Амортизаторы должны обеспечивать надежное крепление приборной доски к конструкции самолета и мягкую ее амортизацию.</p> <p>3. Закройте дверь кабины летчика.</p>		Царапины, потертости лакокрасочного покрытия закрасьте под общий фон. Неисправные амортизаторы замените.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Нитрозмаль, ГОСТ 5971—78.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 43	На страницах 108—109	
Пункт РО 2.16.01.06	Осмотр приборов, дюритовых плангов за приборной доской	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Отверните пять винтов крепления приборной доски и вытяните ее на себя.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите: — указатель УГР-4УК и его ШПР;</p> <p>— указатель скорости УС-450К и подключение к нему дюритовых плангов статического и динамического давлений;</p> <p>— указатель авиагоризонта АГД-1К, и его ШПР;</p> <p>— указатель высоты ВД-10К и подключение к нему дюритового планга статического давления;</p> <p>— указатель УКЗ-1 и его ШПР;</p> <p>— указатель тахометра ИТЭ-1 и его ШПР;</p> <p>— термометр ТУЭ-48 и его ШПР;</p> <p>— указатель поворота ЭУП-53У и его ШПР.</p> <p>— часы АЧС-1 и подключение проводов обогрева АЧС-1;</p> <p>— вольтамперметр ВА-3 и его ШПР;</p> <p>— указатель топливомера СБЭС-2077 и его ШПР.</p> <p>Приборы должны быть надежно прикреплены к приборной доске. При приложении усилия от руки не должен ощущаться люфт в креплении. ШПР должны быть сочленены, гайки затянуты и законтрены. Проворачивание гаек ШПР от руки не допускается. Трубопроводы статического и динамического давлений должны быть надежно соединены со штуцерами приборов.</p>		Ослабленные крепления подтяните.	Т
			Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 43	На страницах 108—109	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Не должно быть потертости проводов, дюритовых шлангов, касания корпусов приборов о конструкции самолета.</p> <p>Корпуса приборов не должны иметь механических повреждений. Допускаются царапины глубиной не более 0,3 мм.</p> <p>В жгутах электропроводов не должно быть разрывов и повреждений изоляции. Жгуты электропроводов должны быть надежно прибортованы к элементам конструкции.</p> <p>4. Установите на место и закрепите приборную доску. 5. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>Потертые провода, шланги, приборы замените и устраните причину, вызвавшую потертость.</p> <p>Приборы, корпуса которых имеют механические повреждения, замените.</p> <p>При необходимости поврежденные участки электропроводов обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным бандажом.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ 792—67; полихлорвиниловая лента, ГОСТ 20477—75; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; эмаль НЦ184 черная, ГОСТ 18335—73.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 44	На страницах 110-111	
Пункт РО 2.16.01.07	Осмотр самописца К2-715	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>3. Проверьте внешнее состояние самописца К2-715. Корпус прибора не должен иметь механических повреждений. Корпус прибора должен быть чистым.</p> <p>4. Выньте самописец из корпуса, нажав стопор в нижней части ручки и произведите осмотр.</p> <p>5. Установите на ось часового механизма барабан с равномерно закопченной бумагой, вставьте самописец в корпус и закройте его, нажав ручки вниз.</p> <p>Шланги трубопроводов статического и динамического давлений должны плотно облегать штуцера и быть надежно закреплены на них хомутами. Резкие перегибы шлангов недопустимы.</p> <p>Электропровода не должны иметь повреждений изоляции или ее потертости.</p> <p>При перемещениях от руки в пределах работы амортизаторов, не допускается касание самописца об элементы конструкции самолета. Барабан должен плотно сидеть на оси часового механизма. Осевой люфт должен быть не более 0,3 мм.</p> <p>Свободный угловой люфт, обусловленный мертвым ходом часового механизма, не должен превышать 0,5 мм по окружности барабана.</p> <p>Штифты нулевых компенсаторов должны плотно сидеть в осевых гнездах, а осевые люфты осей множительного механизма не должны быть более 0,2 мм.</p>		<p>Корпус, имеющий сквозные пробоины, замените. Пыль удалите салфеткой х/б.</p> <p>Поврежденный участок электропровода обмотайте полихлорвиниловой лентой и ее концы забандажируйте. Самописец, с неисправными амортизаторами, замените. Замер люфтов производите угломером и щупом.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 44	На страницах 110-111	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Включение и выключение часового механизма должно совпадать с прижатием стрелок к барабану и их отведением.</p> <p>Стрелки должны быть неподвижно закреплены на осях, отбалансированы так, чтобы при наклоне самописца на 45° они не смещались более, чем на 0,5 мм и не отходили от барабана.</p> <p>Часовой механизм должен включаться в момент поворота рукоятки ручного пуска.</p> <p>6. Закройте крышку багажного отсека.</p> <p>7. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>Самописец, с поврежденным часовым механизмом, замените.</p> <p>В случае необходимости отрегулируйте натяжение стрелок с помощью винтов у их основания.</p>	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Ответка часовая. пилл № 2. ГОСТ 882—75; ответка S=5. L=150. ГОСТ 20524—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.</p>	<p>Салфетка х/б. ГОСТ 5354—74; нефас —С 50/170. ГОСТ 8505—80.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 45	На страницах 112-114	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Движение стрелок проверяемого и контрольного приборов должно быть равномерным, без скачков.</p> <p>Погрешность показаний на отметках шкалы указателя скорости должна быть не более 6 км/ч.</p> <p>12. Проверьте герметичность динамической системы при давлении в системе, соответствующим скорости 300 км/ч, для чего закройте главный кран установки КПУ-3 и наблюдайте за показаниями прибора в течение 1 мин.</p> <p>При создании вакуума должны перемещаться стрелки УС-450К, ВД-10К, ВР-10К. Стрелка вариометра ВР-10К не должна показывать более 10 м/с. Показания указателя скорости УС-450К не должны уменьшаться более, чем на 2 км/ч за 1 мин — при проверке динамической системы и более, чем на 5 км/ч за 1 мин — при проверке статической системы.</p> <p>13. Откройте кран «АТМОСФЕРА» установки КПУ-3 и, плавно уменьшая давление в системе, проверьте правильность показаний на отметках шкалы: 200, 150, 100 км/ч указателя скорости, установленного на самолете, по контрольному указателю скорости на КПУ-3 с учетом его поправок.</p> <p>14. Откройте кран «АТМОСФЕРА» и плавно сравните давление.</p> <p>15. Отсоедините наконечник от приемника динамического давления.</p> <p>16. Отсоедините от резинового шланга, идущего от установки КПУ-3, наконечник из комплекта КПУ-3.</p>		<p>Если стрелка указателя скорости перемещается скачками или не движется, значит произошла закупорка (зимой — замерзание) трубопроводов.</p> <p>Если система негерметична, проверьте герметичность УС-450К, К2-715, ССА-07-2,2 и трубопровода с влагоотстойником. Негерметичный прибор замените, негерметичность в системе устранили.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як -18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 45	На страницах 112-114	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>17. К концу резинового шланга, идущего от установки КПУ-3, подсоедините специальный хомут из комплекта КПУ-3.</p> <p>18. Наденьте хомут на приемник статического давления и затяните стяжной винт.</p> <p>19. Кран «ДАВЛЕНИЕ-ВАКУУМ» установки КПУ-3 поставьте в положение «ВАКУУМ».</p> <p>20. Отсоедините от штуцера «Д» контрольного указателя скорости УС-450К резиновый шланг и подсоедините его к штуцеру «С» указателя скорости установки КПУ-3.</p> <p>21. Кран «АТМОСФЕРА» закройте.</p> <p>22. Создайте в установке КПУ-3 вакуум и, плавно открывая главный кран, установите в системе разрежение, соответствующее скорости 300 км/ч.</p> <p>При создании разрежения, необходимо следить за стрелками высотомера, указателя скорости и вариометра.</p> <p>Примечание. Убедитесь в плотности прилегания крышки самописца К2-715.</p> <p>23. Закройте главный кран установки и проверьте систему на герметичность.</p> <p>24. Отсоедините установку КПУ-3 от приемника ПВД-6М.</p> <p>25. Наденьте чехол на приемник ПВД-6М.</p> <p>26. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>При негерметичности системы, неисправность устраните.</p>	<p>И</p> <p>И</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
КПУ-3 — установка.	Отвертка S=5, L=150, ГОСТ 20524— 80.		

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46	На страницах 115-117	
Пункт РО 2.16.01.09	Проверка обогрева ПВД-6М, проверка АГД-1К, ЭУП-53У, ГМК-1АЭ, СБЭС-2077, АЧС-1 от наземного источника питания	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Снимите чехол с приемника ПВД-6М.</p> <p>3. Подключите наземный источник питания к самолету.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПОДКЛЮЧАЙТЕ НАЗЕМНЫЙ ИСТОЧНИК ПИТАНИЯ ТОЛЬКО В ТОМ СЛУЧАЕ, КОГДА ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ «АККУМ - ВЫКЛ. - АЭР.ПИТ.» НАХОДИТСЯ В ПОЛОЖЕНИИ «ВЫКЛ.». УБЕДИТЕСЬ, ЧТО САМОЛЕТ ВАЗЕМЛЕН.</p> <p>4. Проверьте работу обогревательного элемента ПВД-6М, указателя горизонта АГД-1, указателя поворота ЭУП-53У, курсовой системы ГМК-1АЭ, измерителя количества топлива СБЭС-2077, часов АЧС-1.</p> <p>5. Переключатель «АККУМ.-ВЫКЛ.-АЭР. ПИТ» поставьте в положение «АЭР. ПИТ.».</p> <p>6. Включите АЗС «ОБОГРЕВ. ЧАСЫ, ПВД».</p> <p>7. Убедитесь, что вольтамперметр ВА-3 показывает разрядный ток 3,4- 3,9 А. Через 30 с. после включения обогрева убедитесь на ощупь, что приемник ПВД-6М нагревается.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ВКЛЮЧАТЬ ОБОГРЕВ ПВД-6М ДЛЯ ПРОВЕРКИ НА ЗЕМЛЕ ДОПУСКАЕТСЯ НА ВРЕМЯ НЕ БОЛЕЕ 1 МИН.</p> <p>8. Выключите АЗС «ОБОГРЕВ. ЧАСЫ, ПВД».</p> <p>9. Включите АЗС «ТТ-200 Ц».</p> <p>10. Включите АЗС «АГД». После включения питания АГД-1К через 3-5 сек. он должен заарретироваться, светосигнализатор в правом верхнем углу указателя должен погаснуть.</p>		<p>При отсутствии нагрева, приемник ПВД-6М замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46	На страницах 115-117	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-
<p>11. При помощи кремальеры прибора создайте вращение шкалы тангажа на пикирование и кабрирование. При вращении кремальеры на указателе АГД-1К, шкала тангажа должна вращаться в пределах $\pm 10^\circ$.</p> <p>12. Выключите АЗС «АГД».</p> <p>13. Включите АЗС «ПРИБ. ДВИГ. ЭУП».</p> <p>14. Через 3-4 мин. работы резко нажмите на одну из сторон приборной доски, а затем на другую. При резком нажатии рукой на одну из сторон приборной доски, стрелка указателя ЭУП-53У должна отклониться на 3-4 мм в сторону, противоположную нажатию.</p> <p>15. Выключите АЗС «ПРИБ. ДВИГ. ЭУП».</p> <p>16. Включите АЗС «ГМК». 17. Переключатель режимов работы поставьте в положение «МК», переключатель «СЕВ.- ЮЖ.» поставьте в положение «СЕВ.», широтным потенциометром выставьте широту места данного аэродрома.</p> <p>18. В режиме «МК» установите переключатель «О—контр—ЗОО» сначала в положение «О», а затем в положение «ЗОО». Указатели УГР-4УК и КМ-8 в режиме «МК» должны отрабатывать курс $(0 \pm 10)^\circ$ и $(300 \pm 10)^\circ$. При включении переключателя «О—конт.—ЗОО» должно гореть светосигнальное табло «ЗАВАЛ. ГА». Шкала указателя УГР-4УК в режиме «ГПК» должна вращаться в сторону увеличения (уменьшения) показаний со скоростью $2^\circ/\text{с}$.</p> <p>19. Отключив переключатель «ЗК» в любое крайнее положение, согласуйте систему с большей скоростью по магнитному стояночному курсу.</p> <p>20. Переключатель режимов работы поставьте в положение «ГПК».</p> <p>21. Отклоните переключатель «ЗК» влево (вправо).</p> <p>22. Согласуйте систему по магнитному курсу.</p> <p>23. Выключите АЗС «ГМК».</p> <p>24. Выключите АЗС «ГТ-200Ц».</p>			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46	На страницах 115-117	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>25. Включите АЗС «ПРИБ. ДВИГ. ЭУП».</p> <p>26. Отклоните переключатель ПНГ-15К «БАКИ» на нейтральном пульте из положения «НЕЙТРАЛЬНО» влево, затем вправо, для измерения количества топлива в каждом баке.</p> <p>Топливомер должен показывать суммарное количество топлива в баках и количество топлива в каждом баке при переключении переключателя «БАКИ».</p> <p>27. Выключите АЗС «ПРИБ. ДВИГ. ЭУП».</p> <p>28. Переключатель «АККУМ.-ВЫКЛ.-АЭР. ПИТ.» поставьте в положение «ВЫКЛ.».</p> <p>29. Включите авиационные часы АЧС-1.</p> <p>Ход пружины часового механизма часов АЧС-1 должен быть равномерным, без механических заеданий и при полном заводе обеспечивать 3-суточный ход часов.</p> <p>Примечание. Для установки полного времени, необходимо в момент прохождения секундной стрелки АЧС-1 цифры 12 повернуть правую кнопку по часовой стрелке.</p> <p>30. Вытяните кнопку на себя и вращением ее против часовой стрелки, установите точное время. Возвратите ее на место.</p> <p>При подаче сигнала точного времени, необходимо повернуть правую кнопку АЧС-1 против часовой стрелки.</p> <p>31. Наденьте чехол на приемник ПВД-6М.</p> <p>32. Отключите наземный источник питания.</p> <p>33. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>Если завод сопровождается срывами или механическими заеданиями пружины, часы снимите и замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47	На страницах 118-119	
Пункт РО 2.16.01.10	Проверка функционирования ЭМИ-ЗК, ТУЭ-48К, ИТЭ-1, МВ-16У, ТЦТ-13 при работающем двигателе	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Перед запуском двигателя займите место на правом кресле кабины летчика. Запрещается входить в кабину и выходить из нее при работающем двигателе. Убедитесь в том, что техник по эксплуатации самолетов и двигателей перед запуском двигателя включил: переключатель «АККУМ.», АЭС «ГЕН.», АЭС «ЗАЖИГ.», АЭС «ПРИБ. ДВИГ. ЭУП», АЭС «СИГН. ШАССИ».</p> <p>Убедитесь в правильности показаний приборов ЭМИ-ЗК, ТУЭ-48К, ИТЭ-1, МВ-16У, ТЦТ-13.</p> <p>2. Проверьте работу электрического моторного индикатора ЭМИ-ЗК, измерителя температуры ТУЭ-48К, измерителя оборотов двигателя ИТЭ-1, мановакуумметра МВ-16У, измерителя температуры головок цилиндров ТЦТ-13.</p> <p>МВ-16У должен показывать давление наддува, согласно режимам работы двигателя, с погрешностью не более ± 10 мм. рт. ст.</p> <p>Температура головок цилиндров должна быть в пределах $+140^{\circ}\text{C}$—180°C при опробовании двигателя.</p> <p>ЭМИ-ЗК при работе двигателя в режиме «МАЛЫЙ ГАЗ» должен иметь следующие показания: - давление масла — не менее 1 кгс/см^2;</p> <ul style="list-style-type: none"> - давление топлива — не менее $0,2 \text{ кгс/см}^2$; - температура масла — не менее 40°C. <p>В рабочем режиме: - давление масла — 4—6 кгс/см^2</p> <ul style="list-style-type: none"> - давление топлива — $0,2$—$0,5 \text{ кгс/см}^2$; - температура масла — не менее 40°C и не более 180°C. 			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47	На страницах 118-119	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>ТУЭ – 48К должен показывать температуру воздуха в воздухозаборнике.</p> <p>ИТЭ - I должен показывать частоту вращения ротора, в соответствии с режимом работы двигателя.</p> <p>3. После полной остановки двигателя покиньте кабину летчика.</p> <p>4. Сделайте запись об обнаруженных дефектах в карте – наряде периодического обслуживания.</p> <p>5. Распишите в перечне работ, выполняемых при периодическом техническом обслуживании.</p>			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47а	На странице 120	
Пункт РО 2.16.01.11	Демонтаж блоков САРПП-12К	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях ТТ	Контроль
<p>1. Откройте крышку люка багажного отсека.</p> <p>2. Снимите крышку люка 1030-20СБ в полу кабины для обеспечения доступа к датчику МП-95, отвинтив 10 винтов.</p> <p>3. Демонтируйте: накопитель информации К 12-51 Ж, щиток включения системы САРПП, согласующее устройство УС-4-2М, фильтр радиопомех Ф-4, датчик скорости ДПСМ-1, датчик высоты ДВ-15МВ, датчик перегрузок МП-95:</p> <ul style="list-style-type: none"> - расконтрите и расстыкуйте разъемы; - отсоедините трубопроводы динамической и статической систем ПВД от датчиков ДВ-15МВ и ДПСМ-1; - снимите перемычки металлизации; - отвинтите винты крепления и снимите блоки; - установите технологические заглушки на расстыкованные разъемы или оберните разъемы пленкой; <p>4. Закройте крышку люка багажного отсека, установите крышку люка 1030-20СБ.</p> <p>5. Упакуйте блоки и паспорта в транспортировочный контейнер и сдайте в лабораторию для ТО и проверки на соответствие НТП по документации завода-изготовителя.</p>			И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинир. ГОСТ 5547-75 Ключ ШР ГОСТ 9807-75, отвертка 200 ГОСТ 20524-80		

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 476	На странице 121	
Пункт РО 2.16.01.12	Осмотр мест установки блоков САРПП-12К	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>При снятых блоках САРПП:</p> <p>1. Осмотрите визуально панель 7311-21 ОСБ крепления блоков САРПП-12К, кронштейны 311-211, 7311-220СБ, 7317-110СБ.</p> <p>Не допускаются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - нарушение антикоррозионного покрытия; - следы коррозии глубиной более 4% от общей толщины детали; - трещины и надломы длиной более 1/10 наибольшей длины детали; - трещины длиной до 1/10 наибольшей длины детали; - срыв резьбы более одного начального витка анкерных гаек; - ослабление заклепок крепления деталей 		<p>Восстановите покрытие.</p> <p>Следы коррозии глубиной менее 4% от толщины детали зачистите шлифовальной шкуркой и восстановите защитное покрытие</p> <p>Засверлите концы трещины сверлом Ø2 мм, установите усиливающую накладку толщиной равной толщине детали.</p> <p>Замените анкерную гайку</p> <p>Замените заклепки</p>	И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	НИ-10 ГОСТ 868-72 Линейка L=300 ГОСТ 427-75	Шлифовальная шкурка ГОСТ 5009-74	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47в	На странице 122	
Пункт РО 2.16.01.13	Монтаж блоков САРПП-12К	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте крышку люка багажного отсека.</p> <p>2. Снимите крышку люка 1030-20СБ в полу кабины.</p> <p>3. Выполните монтаж: накопителя информации К 12-51 Ж, щитка включения системы САРПП, согласующего устройство УсС-4-2М, фильтра радиопомех Ф-4, датчика скорости ДПСМ-1, датчика высоты ДВ-15МВ, датчика перегрузок МП-95:</p> <ul style="list-style-type: none"> - установите блоки на панели и кронштейны, завинтите винты крепления; - снимите технологические заглушки и пленку с разъемов; - подсоедините трубопроводы динамической и статической систем ПВД к датчикам ДВ-15МВ, ДПСМ-1; - состыкуйте разъемы, законтрите и опломбируйте; - установите перемычки металлизации. <p>4. Проверьте герметичность системы ПВД.</p> <p>5. Прозвоните фидер, замерьте сопротивление изоляции.</p> <p>6. Закройте крышку люка багажного отсека, установите крышку люка 1030-20СБ.</p>			И
Контрольно - проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
КПУ-3. Тестер Ц-4313. Мегометр М-4001/5	Плоскогубцы комбинир. ГОСТ 5547-75 Ключ ШР ГОСТ 9807-75 Отвертка 200 ГОСТ 20524-80	Проволока контрольная КО 0,5	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47г	На страницах 123-126	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>- создайте в камере датчика ДПСМ-1 давление соответствующее значению скорости полета 300 км/час и зафиксируйте по экрану лабораторной панели положение отметки вибратора;</p> <p>- по экрану лабораторной панели определите ширину записи, которая должна соответствовать 10 мм.</p> <p>- отсоедините КПА-ПВД от динамической системы ПВД.</p> <p>8.3. Проверьте канал «Регистрация вертикальной перегрузки»:</p> <p>- выполните отметки электрического и механического вибраторов на лабораторной панели;</p> <p>- определите превышение отметки электрического вибратора над отметкой механического вибратора, которое должно составлять, примерно, 2 мм.</p> <p>8.4. Проверьте канал «Регистрация положения руля высоты»:</p> <p>ВНИМАНИЕ: ПРИ НЕЙТРАЛЬНОМ ПОЛОЖЕНИИ РУЛЯ ВЫСОТЫ ДВИЖОК ПОТЕНЦИОМЕТРА ДАТЧИКА МУ-615А ДОЛЖЕН ЗАНИМАТЬ СРЕДНЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.</p> <p>- нажмите кнопку НУЛЕВЫЕ ЛИНИИ на накопителе информации и убедитесь в отсутствии смещения отметки вибратора на экране лабораторной панели;</p> <p>- поворачивая руль высоты из одного крайнего положения в другое, зафиксируйте крайние положения отметок вибратора;</p> <p>- определите ширину записи, которая должна быть в пределах 22-26 мм.</p>		<p>При наличии смещения произведите балансировку мостовой схемы резистора 24 в согласующем устройстве УСС-4-2М.</p> <p>При необходимости, отрегулируйте ширину записи потенциометром 25 согласующего устройства. После регулировки потенциометр законтрите краской.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47г	На страницах 123-126	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>9. Тарирование канала «Регистрация положения руля высоты»: ПРИМЕЧАНИЕ: 1. Тарирование канала производится только в случае замены датчика МУ-615А. 2 Тарировка производится при следующих условиях: температура воздуха $+ (25 \pm 10) ^\circ\text{C}$, относительная влажность $(65 \pm 15)\%$, атмосферное давление (750 ± 30) мм рт. ст.</p> <p>9.1. Установите угломер У-54 таким образом, чтобы плоскость угломера была перпендикулярна оси вращения руля высоты. 9.2. Откройте багажный отсек.</p> <p>9.3. Подключите источник наземного электропитания.</p> <p>9.4. Переключатель АККУМ.-ВКЛ.-АЭР.ПИТ. поставьте в положение АЭР.ПИТ.</p> <p>9.5. Проверьте напряжение бортовой сети по вольтметру ВА-3, которое должно быть в пределах $(27 \pm 10)\%$ в.</p> <p>9.6. Снимите с накопителя лабораторную панель, если она была установлена, и установите кассету с пленкой.</p> <p>9.7. Проверьте работоспособность САРПП: Включите выключатель РУЧ. ВКЛ. на щитке включения САРПП в багажном отсеке — лампа РАБОТА САРПП на приборной доске должна мигать.</p> <p>9.8. Произведите запись механических нулей, для чего на 20-30 сек. нажмите кнопку НУЛЕВЬЕ ЛИНИИ.</p> <p>9.9. Произведите запись 8-10 значений углов поворота руля высоты по всему диапазону отклонения, а также запись отклонений руля высоты на углах $\pm (25, 15, 10)^\circ$ при фактическом отклонении руля высоты, включая систему на 10-15 сек. выключателем РУЧ.ВКЛ. при каждом значении угла.</p> <p>9.10. Выключите выключатель РУЧ. ВКЛ.</p> <p>9.11. Выньте кассету из накопителя, уложите ее в светонепроницаемый мешок и отправьте в фотолабораторию для проявления пленки.</p>			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47г	На страницах 123-126	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>9.12. Переключатель АККУМ.-ВЫК.-АЭР.ПИТ. установите в положение ВЫК.</p> <p>9.13. Отключите источник аэродромного питания.</p> <p>9.14. Закройте люк багажного отсека.</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ. 1. Обработку и расфировку пленки произведите согласно Инструкции по эксплуатации САРПП-12К, разделы 2.1.8 и 2.1.9.</p> <p>9.15. Данные тарировки занесите в паспорт системы и постройте тарировочный график в прямоугольной системе координат тушью на миллиметровой бумаге.</p>			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент я приспособления	Расходные материалы	
КПА-ПВД Панель лабораторная	Отвертка L=150 ГОСТ 20524-80 Угломер У-54	Кассета с пленкой, тушь, бумага миллиметровая	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47д	На страницах 127-128	
Пункт РО 2.16.01.15	Оценка качества регистрации параметров на К-12-51Ж и работоспособности САРПП-12К	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Подключите к самолету источник аэродромного электропитания.</p> <p>2. Переставьте переключатель» «АККУМ.-ВЫКЛ.АЭР.ПИТ» , расположенный в кабине пилота, в положение «АЭР. ПИТ.»</p> <p>ВНИМАНИЕ При температуре окружающего воздуха ниже +10°С до включения САРПП-12К прогрейте систему в течение 10-15 минут, включив тумблер «ОБОГРЕВ».</p> <p>3. Откройте крышку люка багажного отсека.</p> <p>4. Установите кассету с пленкой в накопитель.</p> <p>5. Включите систему, установив выключатель « РУЧН ВКЛ.» в положение «ВКЛ.»</p> <p>6. Произведите пропись линий обесточенных вибраторов нажатием кнопок накопителя Кн1 и Кн2 с надписью «ВКЛ ПИТ» и «НУЛЬ ЛИНИИ» на 30-35 секунд.</p> <p>7. Проверьте работу лампы осветителя, вибраторов лентопротяжного механизма по миганию сигнальной лампы «РАБОТА САРПП», расположенной на приборной доске.</p> <p>8. Выполните пробную запись для проверки качества записи и работы механизмов разметки линий записи и отметки времени:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2-3-х контрольных точек по скорости и высоте полета с помощью установки КПУ-3; - канала угла поворота руля высоты, связанного с датчиком МУ-615; - измерительного канала тахометрического датчика оборотов ДТЭ-1, сняв 3-5 контрольных точек по указателю тахометра ИТЭ-1 при пробе двигателя. <p>ВНИМАНИЕ: ПРИ СНЯТИИ КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ «РУЧ ВКЛ.» ВКЛЮЧАЙТЕ НА 10-15 сек.</p> <p>9. Выключите выключатель «РУЧН. ВКЛ.», переключатель «АККУМ.-ВЫК.-АЭР. ПИТ.» установите в положение «ВЫК.»</p>			

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47д	На страницах 127-128	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>10. Отключите источник аэродромного питания.</p> <p>11. Выньте кассету из накопителя, уложите ее в светонепроницаемый мешок и отправьте в фотолабораторию для проявления пленки.</p> <p>12. Закройте люк багажного отсека.</p> <p>13. Обработку и расфировку пленки произведите согласно Инструкции по эксплуатации САРПП-12К. разделы 2.1.8 и 2.1.9.</p> <p>14. Сравните полученные контрольные точки с тарировочными графиками и оцените работоспособность системы.</p>			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка 200 ГОСТ 20524-80		

РАБОТЫ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ЧЕРЕЗ КАЖДЫЕ (200 ±20) ч НАЛЕТА

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48	На страницах 129 - 131	
Пункт РО 2.16.02.01	Осмотр блоков курсовой системы	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Поверните восемь винтов и снимите лючок в носовой части фюзеляжа между шп. № 1-3 с правой стороны.</p> <p>3. Поверните три винта и откройте лючок преобразователя ПУ-250.</p> <p>4 Поверните шесть винтов и снимите лючок доступа к индукционному датчику ИД-3</p> <p>5. Поверните пять винтов крепления и откройте приборную доску.</p> <p>ПРЕУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>6 .Осмотрите пульт управления ПУ-26, указатель УГР-4УК, коррекционный механизм КМ-8, автомат согласования АС-1, индукционный датчик ИД-3, гиросагрегат ГА-6.</p> <p>Корпуса агрегатов должны быть чистыми.</p> <p>Агрегаты не должны иметь механических повреждений корпуса и стекол, трещин, царапин глубиной более 0,3 мм, повреждения лакокрасочного покрытия.</p> <p>ШР должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены. Проворачивание гаек ШР от руки не допускается.</p>		<p>Загрязнение удалите салфеткой х/б.</p> <p>Агрегаты с механическими повреждениями замените.</p> <p>Ослабленные гайки ШР расконтрите, гайки заверните и законтрите.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48	На страницах 129-131	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Амортизаторы не должны иметь разрывов, трещин.</p> <p>На амортизаторах должны отсутствовать механические повреждения, коррозия.</p> <p>Жгуты электропроводов должны быть надежно прибортованы к элементам конструкции.</p> <p>В жгутах электропроводов не должно быть разрывов и повреждения изоляции</p> <p>7. Закройте: — лючок в носовой части фюзеляжа (шп № 1—3) с правой стороны,</p>		<p>Амортизаторы с разрывами и трещинами, размеры которых превышают половину толщины амортизатора, замените новыми амортизаторами той же нормы. Амортизаторы с трещинами, размеры которых меньше половины толщины амортизатора не заменяйте. Амортизаторы с механическими повреждениями (трещины, вмятины) отправьте в ремонтный цех или замените.</p> <p>Потертость, царапины на лакокрасочном покрытии закрасьте краской под общий фон. При обнаружении коррозии удалите ее шлифовальной шкуркой. Места зачистки протрите салфеткой х/б.</p> <p>При необходимости замените отбортовку Поврежденные участки электропровода обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным биндажом.</p>	Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48	На страницах 129—131	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<ul style="list-style-type: none"> - лючок преобразователя ПО-250А; - лючок доступа к индукционному датчику ИД-3; - приборную доску. <p>8. Закройте дверь кабины летчика.</p>			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; прибор НИ-10, ГОСТ 868—72; отвертки S=5, L=150, ГОСТ 20524—80; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75.	Шкурка шлифовальная, ГОСТ 6456—75; нитроэмаль НЦ184 черная, ГОСТ 18335—73; салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; полихлорвиниловая лента, ГОСТ 20477—75; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ 792—67.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 49	На странице 132	
Пункт РО 2.16.02.02	Снятие с самолета самописца К2-715	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1 .Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>3 .Подготовьте паспорт на самописец К2-715. В паспорте должны быть указаны: причина снятия, номер самолета, дата снятия, наработка в часах.</p> <p>4. Отсоедините трубопроводы статического и динамического давлений от штуцеров прибора.</p> <p>5. Отсоедините ШР провода питания самописца.</p> <p>6. Снимите резиновые амортизаторы.</p> <p>7. Снимите самописец с самолета.</p> <p>8. Осмотрите снятый самописец. Самописец не должен иметь механических повреждений, сколов, трещин. Дюритовые шланги не должны иметь трещин, потертости. ШР провода питания самописца и «отметки явления» не должен иметь погнутостей, сколов, трещин, коррозии контактных штырьков.</p> <p>9. Установите на дюритовые шланги и ШР питания самописца, а также на штуцера прибора технологические заглушки.</p> <p>10. Закройте крышку багажного отсека.</p> <p>11. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>12. Проверьте соответствие номеров самописца и паспорта.</p> <p>13. Упакуйте самописец с паспортом в транспортировочный контейнер и сдайте в лабораторию.</p> <p>14. Сделайте запись в паспорте прибора в графе «ДВИЖЕНИЕ ИЗДЕЛИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ»,</p>		<p>Дюритовые шланги с потертостью или трещинами замените. Коррозию удалите шлифовальной шкуркой, продуйте сжатым воздухом (1,5— 2 кгс/см²). Неисправный ШР замените.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51	На страницах 134-137	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<ul style="list-style-type: none"> - отверните четыре винта крепления прибора и снимите его. - установите технологические заглушки на ШР. 10. Снимите выключатель коррекции ВК.-53РШ: <ul style="list-style-type: none"> - расконтрите и отверните ШР выключателя коррекции ВК-53РШ. - отверните четыре винта крепления прибора и снимите его. - установите технологические заглушки на ШР. 11. Снимите указатель топливомера СБЭС-2077: <ul style="list-style-type: none"> - расконтрите и отверните ШР указателя топливомера СБЭС-2077. - отверните четыре винта крепления прибора и снимите его. - установите технологические заглушки на ШР. 12. Снимите датчики топливомера СБЭС-2077: <ul style="list-style-type: none"> - расконтрите и отверните ШР датчиков СБЭС-2077. - расконтрите и отверните по семь гаек крепления каждого датчика и снимите датчики с самолета. 			И
<p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ДАТЧИКИ ТОПЛИВОМЕРА СБЭС-2077 СНИМАТЬ С САМОЛЕТА ПРИ НЕПОЛНОЙ ЗАПРАВКЕ БАКОВ ТОПЛИВОМ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - установите технологические заглушки на ШР. 13. Снимите указатель скорости УС-450К: <ul style="list-style-type: none"> - отсоедините дюритовые шланги от указателя скорости. - отверните четыре винта крепления приборов и снимите его. - установите технологические заглушки на штуцера прибора. 14. Снимите указатель высоты ВД-10К: <ul style="list-style-type: none"> - отсоедините дюрит от указателя высоты ВД-10К. 			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51	На страницах 134-137	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>- выверните один винт обжимного кольца крепления прибора, нажав на винт и снимите прибор.</p> <p>- установите технологическую заглушку на пугер прибора.</p> <p>15. Снимите вариометр ВР-10МК:</p> <p>- отсоедините дюрит от вариометра.</p> <p>- отверните четыре винта крепления прибора и снимите его.</p> <p>- установите технологическую заглушку на пугер прибора.</p> <p>16. Снимите акселерометр АМ-10К:</p> <p>- отверните три винта крепления прибора и снимите его.</p> <p>17. Осмотрите демонтированные приборы.</p> <p>На ШР не должно быть коррозии, погнутостей и изломов контактных птырей.</p> <p>Дюритовые шпанги не должны иметь трещин, потертостей.</p> <p>Приборы не должны иметь механических повреждений корпуса и стекол, трещин, царапин глубиной более 0,3 мм, сколов лакокрасочного покрытия. Корпуса приборов должны быть чистыми.</p> <p>18. Закройте крышку багажного отсека.</p> <p>19. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>20. Проверьте соответствие номеров приборов и паспортов.</p> <p>21. Упакуйте приборы с паспортами в транспортировочные контейнеры и сдайте в лабораторию.</p> <p>22. Сделайте запись в паспортах приборов об их снятии с самолета.</p>		<p>Коррозию удалите шлифовальной шкуркой и продуйте сжатым воздухом. ШР, имеющие погнутости и изломы контактных птырей, замените.</p> <p>Потертые или имеющие трещины дюритовые шпанги, замените.</p> <p>Грязь удалите салфеткой х/б.</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолет Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51	На страницах 134-137	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ для ШР, ГОСТ 9807—75; ключ торцовый \varnothing 0,8 мм, ГОСТ 2841—80; отвертки S=10, L=200; S=5, L=150, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; сжатый воздух 1,5—2 кгс/см ² ; пилсурка шлифовальная, ГОСТ 6456—75.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52	На страницах 138-139	
Пункт РО 2.16.03.02	Осмотр мест установки и монтажа приборного оборудования за приборными досками в доступных местах	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Отверните пять винтов и вытяните на себя приборную доску.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите места установки АГД-1К, ЭУП-53У, указателя СВЭС-2077, УС-450К, ВР-10МК, ВД-10К, АМ-10К.</p> <p>4. Осмотрите приборную доску, амортизаторы, подставки, стяжные кольца. Дюритовые шланги не должны иметь трещин, потертостей. Места установки должны быть чистыми.</p> <p>На амортизаторах, подставках, стяжных кольцах не допускаются механические повреждения, коррозия и повреждение лакокрасочного покрытия.</p> <p>5. Осмотрите электропроводку.</p> <p>6. Осмотрите ШР.</p>		<p>Потертые или имеющие трещины дюритовые шланги замените.</p> <p>Загрязнение удалите салфеткой х/б.</p> <p>Амортизаторы, подставки с механическими повреждениями отправьте в ремонт или замените.</p> <p>Поврежденные места лакокрасочного покрытия закрасьте под общий фон покрытия.</p> <p>Коррозию удалите шифф-вальной пилкой. Места за- чистки протрите салфеткой х/б.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52	На страницах 138-139	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Потертость изоляции электропроводки не допускается.</p> <p>Приборная доска не должна иметь механических повреждений и повреждения лакокрасочного покрытия.</p> <p>ШР не должны иметь трещин, сколов, вмятин, коррозии.</p> <p>7. Закройте приборную доску.</p> <p>8. Закройте дверь кабины летчика.</p>		<p>При потертости поврежденные участки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным биндажом.</p> <p>Царапины, потертости лакокрасочного покрытия закрасьте под общий фон. ШР, имеющие трещины, сколы, вмятины, замените. Коррозию удалите шлифовальной шкуркой.</p>	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертки S=5, L=150, S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Шлифовальная шкурка, ГОСТ 6456—75; нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80, салфетки х/б, ГОСТ 5354—79; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; лента полихлорвиниловая, ГОСТ 20477—75; краска НЦ, ГОСТ 18335—73.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 53	На страницах 140-141	
Пункт РО 2.16.03.03	Осмотр на двигателе и его отсеке: датчика ДТЭ-1, датчиков указателя ЭМИ-ЗК, датчика П-1, термопары Т-3	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Снимите капоты двигателя. Работу производите совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя.</p> <p>2. Поверните восемь винтов на левом и правом смотровых лючках, расположенных в носовой части фюзеляжа между шп. № 1—3 и снимите лючки.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. РАБОТУ ПРОИЗВОДИТЬ ПРИ НЕРАБОТАЮЩЕМ ДВИГАТЕЛЕ.</p> <p>3. Осмотрите датчик тахометра ДТЭ-1. Датчик должен быть надежно закреплен и законтрен. ШП датчика должен быть сочленен, гайка завернута и законтрена. Проворачивание гайки ШП от руки не допускается. Датчик не должен иметь механических повреждений, царапин, трещин, сколов, потертости проводки.</p> <p>4. Осмотрите датчики указателя ЭМИ-ЗК: ПМ-15Б, П-1Б, П-1. Датчики ПМ-15Б, П-1Б и П-1 из комплекта ЭМИ-ЗК не должны иметь механических повреждений, сколов, трещин, царапин глубиной более 0,3 мм. ШП датчиков должны быть сочленены, гайки завернуты и законтрены. Проворачивание гаек ШП от руки не допускается.</p>		<p>Ослабленное крепление расконтрите, подтяните и законтрите.</p> <p>Датчики с механическими повреждениями замените. Поврежденные участки электропроводки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным биндом.</p>	Т

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 55	На страницах 143-145	
Пункт РО 2.16.03.05	Установка снятого приборного оборудования на самолет	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Доставьте к самолету проверенное приборное оборудование с паспортами (в паспортах должна быть отметка о проверке на НТП).</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>3. Откройте крышку багажного отсека.</p> <p>4. Отверните пять винтов и вытяните на себя приборную доску.</p> <p>5. Снимите лючки подхода к датчикам СБЭС-2077 на плоскостях самолета.</p> <p>6. Откройте крышку панели доступа в хвостовую часть самолета.</p> <p>7. Откройте декоративную панель радиотсека.</p> <p>8. Осмотрите монтируемые приборы.</p> <p>На ШР не должно быть коррозии, погнутостей и изломов контактных птырей.</p> <p>Дюритовые планги не должны иметь трещин, потертостей.</p> <p>Приборы не должны иметь механических повреждений корпуса и стекол, трещин, царапин глубиной более 0,3 мм, сколов лакокрасочного покрытия.</p> <p>Корпуса приборов должны быть чистыми.</p> <p>9. Установите датчик АГД-1К:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологические заглушки с ШР и установите датчик; - вверните четыре винта крепления датчика; - сочлените ШР, заверните гайку и законтрите. 		<p>Если в паспорте отсутствует отметка о проверке на НТП, блок сдайте в лабораторию</p> <p>Коррозию удалите шлифовальной шкуркой и продуйте прибор сжатым воздухом. Неисправные ШР замените. Неисправные дюритовые планги замените.</p> <p>Грязь, пыль удалите салфеткой х/б.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 55	На страницах 143-145	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>10. Установите указатель АГД-1К: - снимите технологические заглушки с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните и законтрите; - установите указатель на место и вверните три винта крепления указателя АГД-1К</p> <p>11. Установите указатель поворота ЭУП-53У: - снимите технологические заглушки с ППР; - сочлените ППР, гайки заверните и законтрите; - установите прибор на место и вверните четыре винта его крепления.</p> <p>12. Установите выключатель коррекции ВК-53РШ: - снимите технологические заглушки с ППР; - сочлените ППР, гайки заверните и законтрите; - установите прибор на место и вверните четыре винта его крепления.</p> <p>13. Установите указатель топливомера СБЭС-2077: - снимите технологические заглушки с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните и законтрите; - установите указатель на место и вверните четыре винта его крепления.</p> <p>14. Установите датчики топливомера СБЭС-2077 на место, наверните по семь гаек крепления, законтрите их: - снимите технологические заглушки с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните и законтрите.</p> <p>15. Установите указатель скорости УС-450К: - снимите технологические заглушки со штуцеров прибора; - сочлените дюритовые планги со штуцерами приборов;</p>			И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 56	На страницах 146-148	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
<p>- установите технологическую заглушку на ШР.</p> <p>9. Снимите автомат согласования АС-1: отверните два винта крепления прибора и вытяните его на себя;</p> <p>- установите технологическую заглушку на ШР.</p> <p>10. Снимите гироагрегат ГА-6:</p> <p>- расконтрите и расстыкуйте ШР агрегата,</p> <p>- отверните два винта крепления прибора и снимите его;</p> <p>- установите технологическую заглушку на ШР. Установите прибор на специальную платформу.</p> <p>11. Снимите датчик давления топлива П-1Б:</p> <p>- отсоедините трубопровод от датчика и заглушите его;</p> <p>- расконтрите и расстыкуйте ШР датчика;</p> <p>- отверните гайку крепления датчика и снимите его;</p> <p>- установите технологическую заглушку на ШР.</p> <p>12. Снимите датчик масла ПМ-15Б:</p> <p>- отсоедините трубопровод от датчика и заглушите его;</p> <p>- расконтрите и расстыкуйте ШР датчика;</p> <p>- отверните гайку крепления датчика и снимите его;</p> <p>- установите технологическую заглушку.</p> <p>13. Осмотрите демонтированные приборы.</p> <p>На штепсельных разъемах не должно быть коррозии, погнутостей и изломов контактных штырей.</p>		<p>Коррозию удалите шлифовальной шкуркой, продуйте ШР</p>	И

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 56	На страницах 146-148	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>Корпуса приборов должны быть чистыми. Не допускаются механические повреждения, сколы, трещины, вмятины. Стекла приборов должны быть чистыми, без трещин и сколов.</p> <p>14. Закройте лок крышки преобразователя ПО-250А.</p> <p>15. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>16. Закройте лок на левой и правой стороне фюзеляжа.</p> <p>17. Закройте капоты двигателя.</p> <p>18. Проверьте соответствие номеров приборов и паспортов.</p> <p>19. Упакуйте приборы с паспортами в транспортировочный контейнер и слайте в лабораторию.</p> <p>20. Сделайте запись в паспортах агрегатов в графе «Движение изделия в эксплуатации» о снятии агрегатов.</p>		<p>сжатым воздухом. ШПР, имеющие погнутости и изломы контактных штырей, замените</p>	<p>И</p> <p>И</p>
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи гаечные 24X27, 8X10, 5,5X7, ГОСТ 2839—80; ключ для ШПР, ГОСТ 9807—75; отвертки S= 10, L=200 и S=5, L =150, ГОСТ 20524—80.</p>	<p>Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; сжатый воздух 1,5—2 кгс/см²; шкурка шлифовальная, ГОСТ 6456—75.</p>	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 57	На страницах 149-150	
Пункт РО 2.16.04.02	Осмотр мест установки и монтажа приборного оборудования за приборными досками	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>2. Отверните пять винтов крепления, потяните на себя приборную доску и снимите её.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>3. Осмотрите места установки УТР-4УК, КМ-8, ПУ-26. Места установки должны быть чистыми.</p> <p>4. Осмотрите приборную доску.</p> <p>5. Осмотрите изоляцию электропроводки.</p> <p>6. Осмотрите ШР.</p> <p>Приборная доска не должна иметь механических повреждений и повреждений лакокрасочного покрытия.</p> <p>Потертость изоляции электропроводки не допускается.</p> <p>ШР не должны иметь трещин, сколов, вмятин, коррозии.</p>		<p>Загрязнение удалите салфеткой х/б.</p> <p>Царапины, потертости лакокрасочного покрытия закрасьте краской под общий фон. При наличии потертости поврежденные участки обмотайте полихлорвиниловой лентой и закрепите нитяным биндажом. ШР с трещинами, сколами замените. Коррозию удалите шлифовальной шкуркой.</p>	<p>Т</p> <p>Т</p> <p>Т</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 57	На страницах 149-150	
Пункт РО 2.16.04.02	Осмотр мест установки и монтажа приборного оборудования за приборными досками	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Закройте приборную доску. 8. Закройте кабину летчика.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка S=10, L=200, ГОСТ 20524—80.	Салфетка х/б, ГОСТ 5354—79; полихлорвиниловая лента, ГОСТ 20477—75; нитки льняные технические, ГОСТ 14961—77; шкурка шлифовальная, ГОСТ 6456—75; нитроэмаль, ГОСТ 5971—78.	

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 58	На страницах 151-153	
Пункт РО 2.16.04.03	Установка комплекта ГМК-1АЭ (без датчика ИД-3), датчиков П-1Б, ПМ-15Б на самолет	Трудоемкость, чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>1. Доставьте к самолету приборное оборудование с паспортами (в паспорте должна быть отметка о проверке на НПП).</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. САМОЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБЕСТОЧЕН И ЗАЗЕМЛЕН.</p> <p>2. Откройте дверь кабины летчика.</p> <p>3. Поверните восемь винтов и снимите лючки в носовой части фюзеляжа между пш. № 1—3 с левой и правой стороны.</p> <p>4. Поверните три винта, откройте лючок преобразователя ПО-250 и снимите преобразователь.</p> <p>5. Совместно с техником по эксплуатации самолета и двигателя откройте и снимите с самолета капоты двигателя.</p> <p>6. Отверните пять винтов крепления и вытяните на себя приборную доску.</p> <p>7. Осмотрите монтируемое приборное оборудование. На ППР не должно быть коррозии, погнутостей и изломов контактных штырей.</p> <p>Корпуса приборов должны быть чистыми, не должны иметь механических повреждений, сколов, трещин, вмятин. Допускаются царапины глубиной не более 0,3 мм.</p>		<p>Если в паспорте (формуляре) отсутствует отметка о проверке на НПП блок сдайте в лабораторию.</p> <p>Коррозию удалите шлифовальной пилкой, ППР продуйте сжатым воздухом.</p> <p>ППР, имеющие погнутости и изломы контактных штырей, замените.</p> <p>Загрязнение удалите салфеткой Х/б</p>	<p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 58	На страницах 151-153	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
<p>Стекла приборов должны быть чистыми, не иметь трещин, сколов, конденсата влаги.</p> <p>8. Установите пульт управления ПУ-26:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните, законтрите; - установите пульт управления на место и вверните четыре винта его крепления. <p>9. Установите коррекционный механизм КМ-8</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните и законтрите; - установите прибор на место и вверните три винта его крепления; - установите защитную ленту коррекционного механизма. <p>10. Установите указатель УГР-4УК:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните и законтрите; - установите прибор на место и вверните четыре винта крепления. <p>11. Установите автомат согласования АС-1.</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР; - сочлените ППР, гайку заверните и законтрите; - установите прибор на место и вверните два винта его крепления. <p>12. Установите гироскоп ГА-6:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР, снимите прибор со специальной платформы; - установите прибор на место и вверните два винта его крепления; - сочлените ППР, заверните гайку, законтрите. <p>13. Установите датчик топлива П-1Б.</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР; - установите датчик на место и заверните гайку его крепления; - сочлените ППР, заверните гайку, законтрите; 		<p>Приборы, стекла которых имеют сколы, конденсат влаги замените.</p>	<p>И</p> <p>И</p> <p>И</p>

К РО самолета Як-18Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 58	На страницах 151-153	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
<p>- снимите заглушку с трубопровода и сочлените его со штуцером датчика.</p> <p>14. Установите датчик давления масла ПМ-15Б:</p> <ul style="list-style-type: none"> - снимите технологическую заглушку с ППР; - установите датчик на место и заверните гайку его крепления; - сочлените ППР, заверните гайку и законтрите ее; - снимите заглушку с трубопровода и сочлените его со штуцером датчика. <p>15. Закройте люк крышкой преобразователя ПЮ-250.</p> <p>16. Закройте дверь кабины летчика.</p> <p>17. Закройте люки на правой и левой стороне фюзеляжа.</p> <p>18. Закройте капоты двигателя.</p> <p>19. Сделайте запись в паспортах агрегатов в граф «Движение изделия в эксплуатации» об установке агрегатов на самолет.</p>			И
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	<p>Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547-75; ключ для ППР, ГОСТ 9807-75; ключи гаечные 24Х27, 8Х10, 5,5Х7, ГОСТ 2839-80; прибор НИ-10, ГОСТ 868-72; отвертки S=10, L=200; S=5, L=150, ГОСТ 20524-80.</p>	<p>Салфетка х/б, ГОСТ 5354-79; сжатый воздух 1,5-2 кгс/см², шкурка шлифовальная, ГОСТ 6456-75; нитроэмаль красная, ГОСТ 5971-78.</p>	

Производственное издание НЦ ПЛГ ВС ГосНИИ ГА

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ НА САМОЛЕТЕ ЯК-18Т
С ДВИГАТЕЛЕМ М-14П
(периодические формы технического обслуживания)
АВИАЦИОННОЕ И РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
Часть 2. Выпуск 3

Исполнители: Л.Б. Маяков, С.В. Далецкий, В.Б. Лойко, В.А. Кириллов, А.А. Карпов

Перепечатка и тиражирование «Технологических указаний» запрещается.

