

КЭПАИД

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ имени академика С.П. КОРОЛЁВА**

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА ЯК-42**

методические указания

САМАРА 2002

Составитель: Н.Н. Игонин

УДК 629.621.004.5

Техническое обслуживание электрооборудования самолета Як-42: Метод. указания /Самарский гос. аэрокосмический унив-т. сост. : Н.Н. Игонин: Самара 2002 с. 41

В методических указаниях излагаются основные сведения о системе электроснабжения самолета. Рассмотрены принципы действия устройства и работа источников тока и потребителей электроэнергии. Большое внимание уделено техническому обслуживанию.

Методические указания предназначены для студентов 3-го курса специальности 130300, выполняющих практические работы на учебном аэродроме и могут быть использованы при изучении конструкции самолета Як-42 по курсу «Авиационная техника»

Подготовлены на кафедре ЭЛАиД.

Печатается по решению редакционно-издательского совета Самарского государственного аэрокосмического университета имени академика С.П. Королёва.

Рецензент: Суслин А.В.

ЦЕЛЬ РАБОТЫ

Целью данной работы является ознакомление с устройством электроснабжения и электрооборудования самолета Як-42 и приобретение навыков по техническому обслуживанию электрооборудования современного самолета.

ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТЫ

1. Изучить систему электроснабжения самолета Як-42.
2. Ознакомиться с основными потребителями электроэнергии.
3. Ознакомиться с технологией технического обслуживания источников электроснабжения, светотехнического и противопожарного оборудования.
4. Выполнить подготовительные работы.
5. Провести техническое обслуживание гидропривода генератора ГП-21, источников электроснабжения, светотехнического и противопожарного оборудования.
6. Выполнить заключительные работы.
7. Оформить отчет.

ОБЩИЕ ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЫ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА

Все лица, выполняющие работы на самолете, должны быть ознакомлены с инструкцией по технике безопасности и расписаться в журнале по технике безопасности.

При работе по обслуживанию электрооборудования самолета необходимо строго выполнять общие правила.

1. Все работы на самолете должны производиться в строгом соответствии с технологическими указаниями выполнения работы.

2. Работы на самолете должны производиться исправными, маркированными инструментами и приспособлениями. Перед началом и после окончания работ необходимо проверить весь инструмент, чтобы не оставить его в самолете.

3. Все работы по осмотру электроаппаратуры и электроприводов в РК, электропанелях и шитках при отсоединении и присоединении электропроводов производить только при обесточенной бортовой сети.

4. Пользоваться бортовыми аккумуляторами разрешается только при проверке работоспособности потребителей, подключенных только к аварийной шине. В остальных случаях пользоваться только аэродромным источником питания.

5. При техническом обслуживании электрооборудования самолета запрещается:

- определять проверкой на искру наличия напряжения в цепи;
- оставлять открытыми электрошитки распределительных устройств, коробки контакторов и реле, штепсельные разъемы;
- включать бортсеть при мойке самолета и его узлов воспламеняющимися жидкостями;
- проверять электрооборудование при течи, заправке, сливе топлива;
- пользоваться неисправными переносными лампами;
- присоединять электропровода в каких-либо местах помимо разъемных или распределительных коробок;
- оставлять неизолированными концы электропроводов;
- подключать под одну клемму более трех проводов различного сечения;
- вскрывать выключатели и коммутационную аппаратуру для устранения причин неисправности и ремонтировать их на самолете.

3. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ САМОЛЕТА ЯК-42

3.1. Общие сведения

Система электроснабжения включает в себя устройство генерирования электроэнергии и ее распределения. Система генерирования электрической энергии состоит из генератора, регулирующей и управляющей аппаратуры и участка от генератора до центрального распределительного устройства (ШРУ).

Самолет Як-42 имеет три независимых системы электроснабжения. Первичной системой, преобразующей механическую энергию двигателя Д-36 в электрическую, является система электроснабжения переменным трехфазным током стабильной частоты 400 Гц напряжением 200/115 В. Первичная система трехканальная и содержит три независимых системы генерирования электроэнергии.

Вторичной системой является система электроснабжения переменным трехфазным током низкого напряжения 36 В стабильной частоты 400 Гц. Эта система получает энергию от основной путем трансформирования ее в понижающих трансформаторах.

Вторичной системой является также система постоянного тока напряжением 27 В. С помощью трансформаторно-выпрямительных устройств она соединена с первичной системой.

Основными источниками электроэнергии первичной системы являются три привод-генератора ГП-21 с генератором ГТ-ЗОНЖ-12.

Резервным источником электропитания является генератор ГГ-40П46 с приводом от ВСУ ТА-6В. Аварийным источником основной системы служит однофазный статический преобразователь ПОС-1000А с напряжением 115 В частоты 400 Гц.

Статический преобразователь трехфазного тока ПТС-500 является аварийным источником системы трехфазного тока напряжением 36 В. Оба статических (безмашинных) преобразователя включаются в работу автоматически при отказе основных источников электроснабжения.

Аварийным источником постоянного тока являются две аккумуляторные батареи 20КБН-40.

Каждый источник подключен к своим шинам питания в электрическую систему (рис. 1) переменного тока 200/115 и 36 В, в которую входят 8 распределительных устройств:

ЦРУ левого, ЦРУ среднего, ЦРУ правого генераторов;

РУ РАП и ВСУ (распределительное устройство разъема аэродромного питания и ВСУ);

РУ 115 В левая (N 1);

РУ 115 В правая (N 2);

РУ 36 В N 1 и

РУ 36 В N 2.

Для питания потребителей во время проведения технического обслуживания на земле на самолете установлены:

разъем ШРАП-400-3ф для подключения наземного источника электроснабжения напряжением 200/115 В частотой 400 Гц;

разъем ШРАП-500К для подключения источников постоянного тока напряжением 27 В.

3.2. Система электроснабжения трехфазного переменного тока напряжением 200/115 В

На самолете Як-42 смонтирована система СПЗСБ-30. Расшифровка обозначений системы: СП - система переменного тока; 3 - цифра количества каналов - три; С - стабильной частоты; Б - без применения параллельной работы трех каналов; 30 - мощность каждого канала в кВт.

Источником электроэнергии в каждом канале первичной системы является генератор марки ГТ-30 НЖЧ-12 (обозначения Г - генератор, Т - трехфазный, 30 - мощность в кВт, Ч - частота вращения ротора 12 - 12000 об/мин.). В состав канала кроме генератора входят блок регулирования напряжения генератора БРН/208Т5А, блок защиты и управления БЗУ СП376Т, блок трансформаторов тока БТТ-30БТ и коммутационная аппаратура. Каждый генератор подключен к трем шинам своего центрального распределительного устройства (ЦРУ). Работоспособность каждого канала не зависит от других источников (каналов).

Все три канала системы СПЗСБ-30 автоматически объединяются при отказах в энергосистеме, при подключении бортсети переменного тока к наземному источнику трехфазного тока 200 В 400 Гц или генератора ВСУ.

При работающих двигателях Д-36 и параметрах генератора, находящихся в заданных пределах, при включении генераторов на бортсеть происходит срабатывание силового контактора в ЦРУ подключения, генератора к шинам ЦРУ и сигнализации (отключается лампа "ОТКАЗ" генераторов).

Система СПЗСБ-30 обеспечивает питание потребителей напряжением 200 В (линейное напряжение) и напряжением 115 В (фазное напряжение). Для сигнализации выхода из строя каждого канала системы СПЗСБ-30 установлены сигнальные лампы "ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРА", расположенные на панели "ЭЛЕКТРОСИСТЕМА" верхнего пульта кабины экипажа.

Для контроля неисправности каналов на пульте контроля работы системы (правая боковая панель кабины экипажа) (рис. 2, 2а) расположены три кнопки "КОНТРОЛЬ ИСПРАВН. КАНАЛА ГЕНЕРАТОРА", при нажатии которых и исправных генераторах загораются сигнальные лампы "ИСПРАВНОСТЬ КАНАЛА".

От шин левого ЦРУ и правого ЦРУ электропитание с напряжением 200 В поступает соответственно на шины распределительных устройств левого и правого борта (РУ 115 N 1 и РУ 115 В N 2). На рис. 1 обоз-

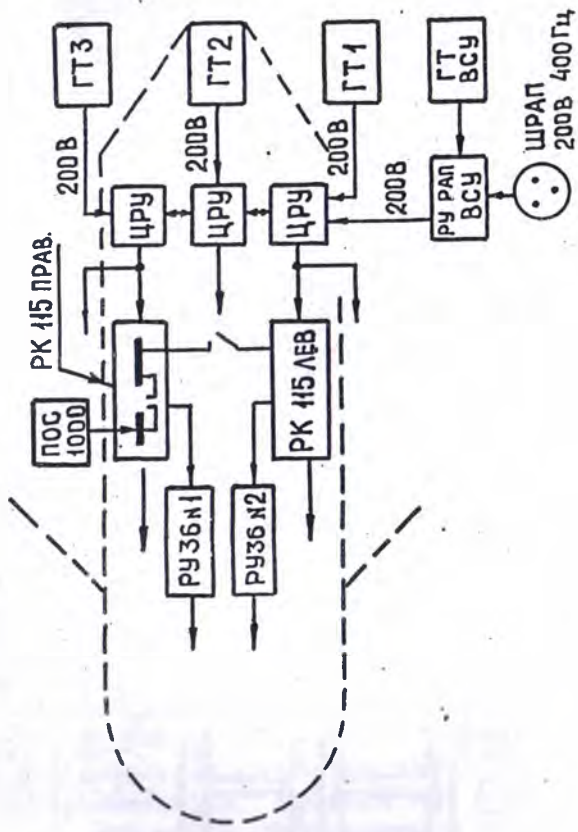


Рис. 1. Распределение электроэнергии переменного трехфазного тока самолета ЯК-42

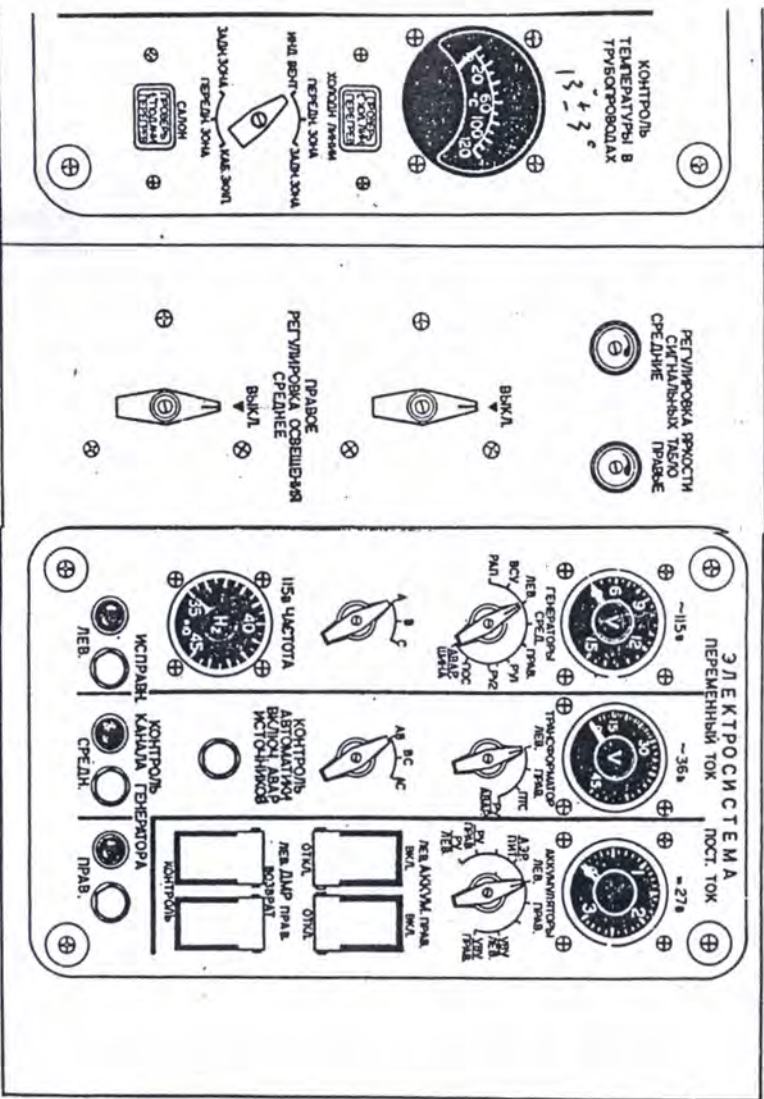


Рис. 2. Правая боковая панель кабины экипажа

начены соответственно РК 5 0115 лев. и РК 5 0115 прав.

К основным шинам трехфазного тока (шины А, В, С) через нормально замкнутые контакты К2 (рис. 3) подключена шина аварийного питания с потребителями жизненно важными для полета. При отказе питания на шинах РУ 115 Н 1 и РУ 115 Н 2 автоматически подключается к аварийной шине статический преобразователь ПОС1000 (800) через контакты К1 силового реле.

Все потребители переменного тока 200/115 В равномерно (по потребляемой мощности) подключены к шинам РУ 115 Н 1 и РУ 115 Н 2. Отдельные потребители - топливные насосы, основное освещение салона, насосы слива топлива, насосная станция гидросистемы и другие непосредственно подключены к ЦРУ генераторов.

При нормальной работе системы электроснабжения переменного тока каждый генератор нагружен на 30%. Поэтому при отказе даже двух генераторов работающий генератор обеспечивает питание потребителей, подключенных к РУ 115 Н 1 и РУ 115 Н 2 (РУ левого и правого борта), шины которых объединяются контактами К3 силового контактора (см. рис. 3).

Генератор ГТ30 приводится во вращение от ротора двигателя Д-36 через гидромеханический привод ГП-21. Гидропривод ГП-21 предназначен для поддержания постоянной частоты вращения ротора генератора независимо от режима работы двигателя Д-36. ГП-21 - дифференциальный редуктор и гидропривод (гидронасос-гидромотор) (рис. 4).

Дифференциальный редуктор имеет два входных вала и один выходной, к которому через муфту свободного хода (МСХ) подключен генератор ГТ-30. В дифференциальном редукторе происходит сложение угловых скоростей входных валов

$$\omega_{Г} = \omega_{Дв} \pm 4 \omega_{Вр} = const,$$

где $\omega_{Г}$ - угловая скорость вращения генератора;

$\omega_{Дв}$ - угловая скорость вращения двигателя;

$\omega_{Вр}$ - угловая скорость второго входного вала (вала привода).

Для обеспечения $\omega_{Г} = const$ при изменении $\omega_{Дв}$ необходимо изменять частоту вращения $\omega_{Вр}$. Изменение $\omega_{Вр}$ осуществляет гидропривод, состоящий из гидронасоса ГН регулируемой производительности и гидравлически соединенного с ним гидромотора ГМ. Центробежный регулятор частоты вращения 2 поддерживает $\omega_{Г} = const$ (12000) следующим образом. При отклонении частоты вращения генератора от нормы центробежный регулятор воздействует на гидроцилиндр 3, который изменяет производительность ГН гидромотора в ту сторону, чтобы частота вращения ротора гидромотора изменилась на величину, необходимую для обеспечения $\omega_{Г} = const = 12000$ об/мин.

Для питания регулятора, охлаждения и смазки редуктора ГП-2

имеет масляную систему, в состав которой входят: шестеренчатые насосы 7, 11; теплообменник 10; воздухоотделитель (ВО) и фильтр 8. Масло из корпуса гидропривода откачивается насосом 11, охлаждается в теплообменнике и подкачивающим насосом 7 подается на вход гидронасоса ГН.

На номинальной частоте вращения двигателя Д-36 имеет место $W_{г} = W_{дв}$ и гидропривод не работает (производительность ГН равна нулю). При большой скорости вращения двигателя направление вращения выходного вала гидронасоса меняется на обратное (по сравнению с режимом докрутки), а скорость выходного вала привода $W_{г} = W_{дв} - W_{пр}$.

На надежность электроснабжения существенно влияют отказы гидропривода ГП-21. Нормальный режим ГП-21 обеспечивает масляная система привода генератора.

Количество масла ИПП-10 в корпусе ГП-21 контролируется по мерному стеклу, имеющему риски, соответствующие максимальному и минимальному количеству масла.

Для заправки маслом ГП-21 оборудован системой заправки, в которую входят заправочный штуцер, пятимикронный фильтр и трубопровод с обратными клапанами.

Вторичная система трехфазного тока напряжением 36 В используется, в основном, в приборном оборудовании самолета. Напряжение на шинах РУ36 N 1 и РУ36 N 2 создается трехфазными трансформаторами, которые понижают напряжение 200 В до 36 В. Трансформаторы подключены к распределительным устройствам РУ115 N 1 и N 2 соответственно. В случае отсутствия напряжения 36 В на шинах РУ36 N 1 и РУ36 N 2 срабатывает автомат переключения шин (АПШ) напряжение +27 В подается на сигнальную лампу "ОТКАЗ 36 В ЛЕВЫЙ" и "ОТКАЗ 36 В ПРАВЫЙ БОРТ" и автоматически включается аварийный преобразователь ПГС-500 (800) на аварийную шину 36 В и загорается сигнальная лампа "АВАР. 36 В". Система сигнализации системы 36 В смонтирована на электрошитке управления верхнего пульта кабины экипажа.

3. 3. Система электроснабжения постоянного тока

Для питания потребителей постоянным током напряжением +27 В на самолете имеется система электроснабжения постоянного тока, состоящая из двух независимых каналов - левого и правого бортов. Основным источником электроэнергии постоянного тока являются два выпрямительных устройства ВУ-6, работающие каждый на свой канал. ВУ-6 преобразуют электрическую энергию системы трехфазного тока 200 В в электрическую энергию постоянного тока 27 В.

Аварийными источниками электроэнергии постоянного тока являются две аккумуляторные батареи 20НКЕН-40.

Первые цифры означают число аккумуляторов, соединенных последовательно, последние - номинальную емкость в ампер-часах. Буквы в

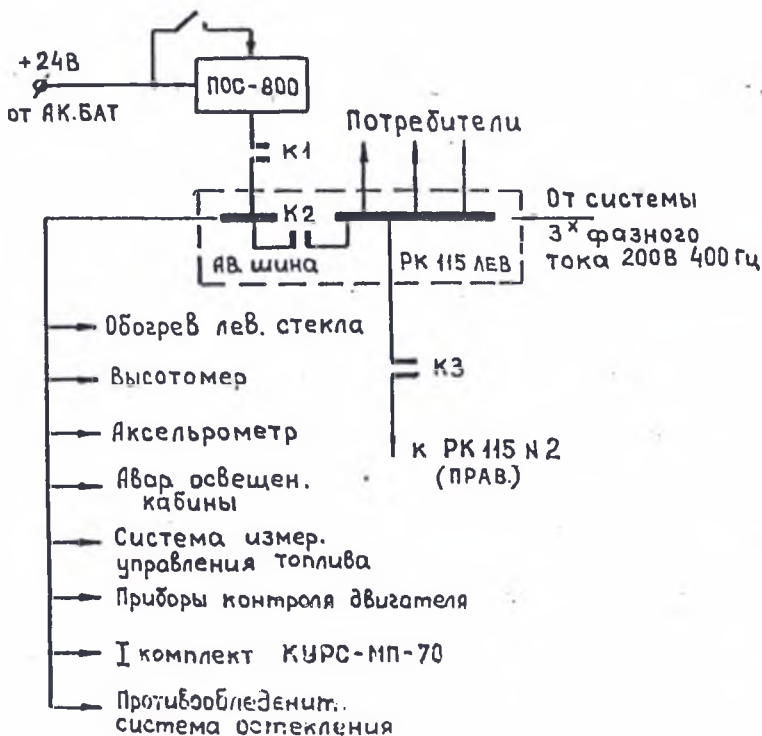


Рис. 3. Схема распределения аварийного
 питания 115В 400 Гц потребителям
 самолета ЯК-42

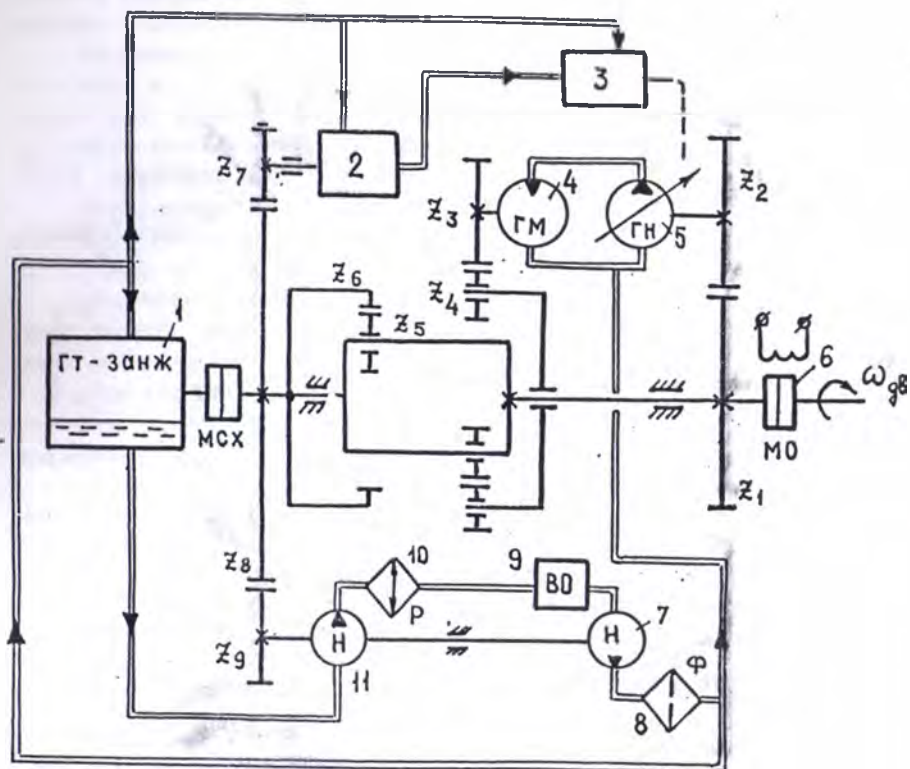


Рис. 4. Схема интегрального гидромеханического дифференциального привода ГП-21

обозначении соответствуют: НКБ - никель-кадмиевая батарея, 2 - технологическая особенность изготовления электродов (с наплавленными пластиками). В никель-кадмиевых аккумуляторах используется электрохимическая система.

Электролитом служит водный раствор калиево-литиевый составной раствор с плотностью 1,19...1,21 г/см³. Номинальное ЭДС одного аккумулятора 1,36...1,38 В. Аварийные источники обеспечивают питание потребителей, необходимых для продолжения полета, и запуск ВСУ в полете. Выпрямительные устройства и аккумуляторные батареи подключаются к шинам соответствующих распределительных устройств (РУ лев. и РУ прав.).

Левое РУ соединяется с левым РУ аккумуляторной батареи, а правое РУ - с правым РУ аккумуляторной батареи. Оба канала в нормальном режиме работают отдельно, а при отказе одного ВУ-6Б происходит объединение каналов через РУ ВСУ. Объединение шин РУ аккумуляторных батарей происходит и при подключении наземного источника и запуске ВСУ.

Для подключения наземного источника питания постоянного тока на борту установлен штепсельный разъем ШРАП-500. В электросхеме предусмотрена блокировка, исключающая одновременное включение в бортовую сеть наземного источника, аккумуляторных батарей и выпрямителей ВУ.

Отказ ВУ сигнализируется горением двух ламп "ОТКАЗ ВУ" на панели управления "ЭЛЕКТРОСИСТЕМА" верхнего пульта кабины пилотов (рис. 5).

3.4. Светотехническое оборудование самолета

Светотехническое оборудование подразделяется на внутреннее и внешнее и предназначено для освещения и сигнализации.

Внутреннее освещение обеспечивает условия работы экипажа, создает удобство пассажирам и используется при выполнении обслуживания в ночных условиях. К внутреннему освещению относятся освещение кабины экипажа, пассажирских салонов, бытовых, технических и багажных помещений.

Внешнее освещение предназначено для обозначения самолета в пространстве, руления, взлета и посадки ночью. К внешнему освещению относятся бортовые аэронавигационные огни (БАНО), рулежно-посадочные фары ПРФ-4, рулежные фары ФР-9, фары подсвета кромок крыла ФПК-250.

Систему сигнализации также подразделяют на внутреннюю и внешнюю. Внутренняя предназначена для информирования экипажа о состоянии различных устройств самолета и выполнена в виде световых таблиц лампами накаливания и отдельных ламп со светофильтрами различного цвета. К внешней сигнализации относится самолетный импульсный маяк СМИ-2КМ.

3.4.1. Освещение пассажирского салона

Система освещения пассажирского салона подразделяется на общее и местное - для усиления освещенности определенных мест. Общее освещение салона выполнено на 36 люминисцентных лампах белого цвета ЛБ-30, работающих совместно с блоками пускорегулирующей аппаратуры ПРА. На потолке салона вдоль левого и правого бортов, между шпангоутами 15-56 установлено по 18 ламп и блоков ПРА. Лампы закреплены на металлическом отражателе с помощью специальных патронов. Освещение ниши заднего трапа осуществляется двумя плафонами, установленными на потолочной зашивке ниши.

Общая потребляемая мощность освещения 1200 Вт. Освещение подключено к шинам ЦРУ правого генератора через автомат защиты ПМ-5 и питаются током напряжением 200 В частотой 400 Гц (рис. 6).

При включении АЗР "ОСВЕЩЕНИЕ САЛОНА" на правой панели АЗР и включателя "САЛОН" на пульте бортиинженера N 1 напряжение бортсети постоянного тока поступает на обмотку реле Р, которое своими контактами К подает напряжение 2090 В переменного тока на лампы люминисцентного освещения. При этом автоматически отключается деж. освещение.

В общее освещение входит и бортовое освещение, предназначенное для подсвета нумерации кресел, и осуществляется лампами СМ-28-4,8 (самолетная малогабаритная, рассчитанная на напряжение 28 В мощностью 4,8 Вт), со стеклами молочного цвета. Местное освещение, в которое входят освещение тамбуров, буфета, туалета и индивидуальное освещение.

Освещение тамбуров выполнено двумя плафонами: плафон снабжен четырьмя лампами СМ-28-10 и декоративным матовым стеклом. Каждый туалет освещается одним плафоном и содержит 9 ламп СМ-28-4,8 и стекла молочного цвета.

Индивидуальное освещение осуществляется светильниками, установленными на шитках индивидуального обслуживания пассажиров. Светильник содержит три лампы СМ-28-4,8. Каждая лампа включается кнопкой МК1С-6 (рис. 7).

При включении выключателя ("ВКЛ." на рис. 7 "МЕСТНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ") на пульте управления бортипроводника N 1 напряжение бортсети постоянного тока поступает на обмотку реле Р, которое своими контактами К подключает шитки индивидуального освещения правого и левого борта. Автоматы защиты АЗР-10 установлены в правом РУ 27 В и в левом РУ 27 В (для левого борта).

Общее освещение содержит дежурное освещение салона, которое осуществляется лампами СМ-28-4,8, установленными в плафонах люминисцентного освещения (по 21 лампе на каждом борту). Дежурное освещение в тамбурах, в нише заднего трапа, подсвет ступеней в нишах переднего и заднего трапа осуществляется лампами СМ-28.

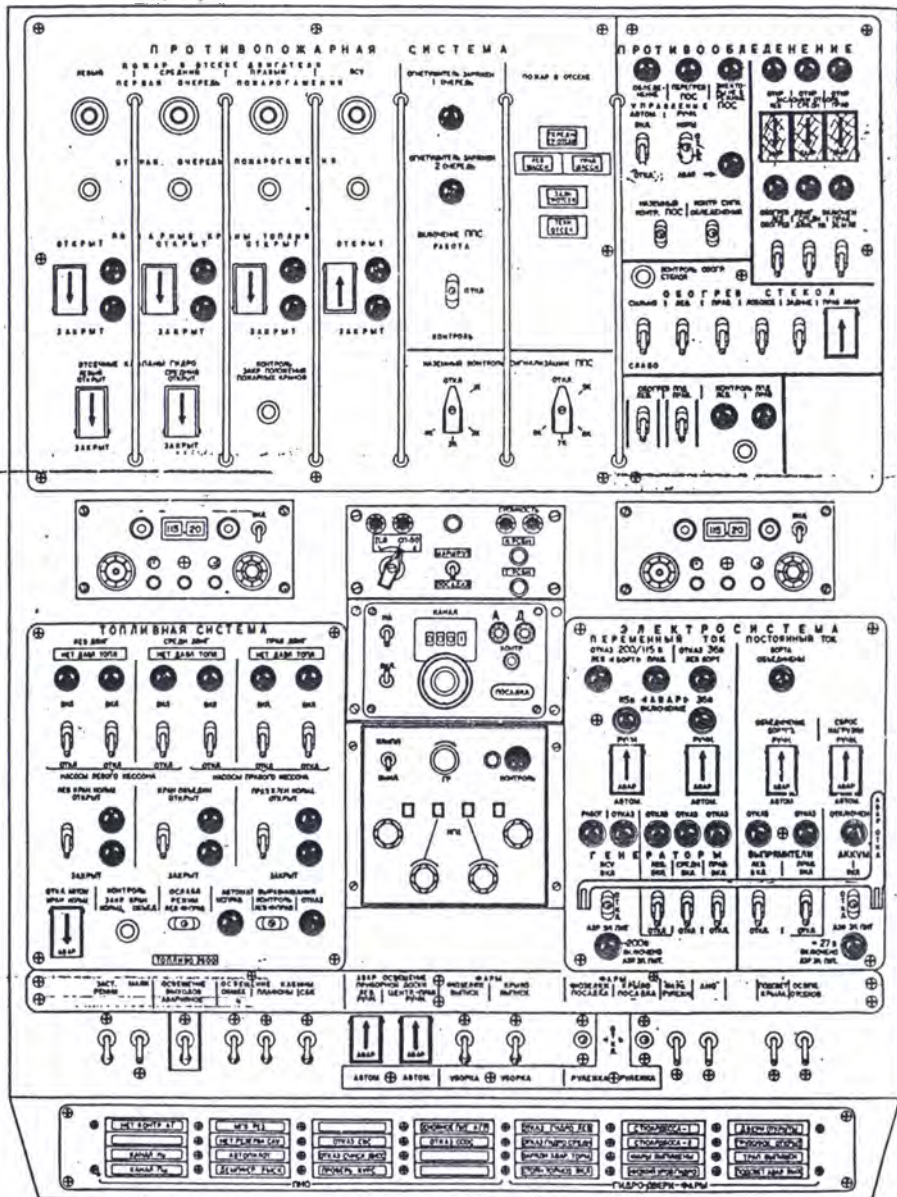


Рис. 5. Верхний пульт кабины экипажа самолета Як-42

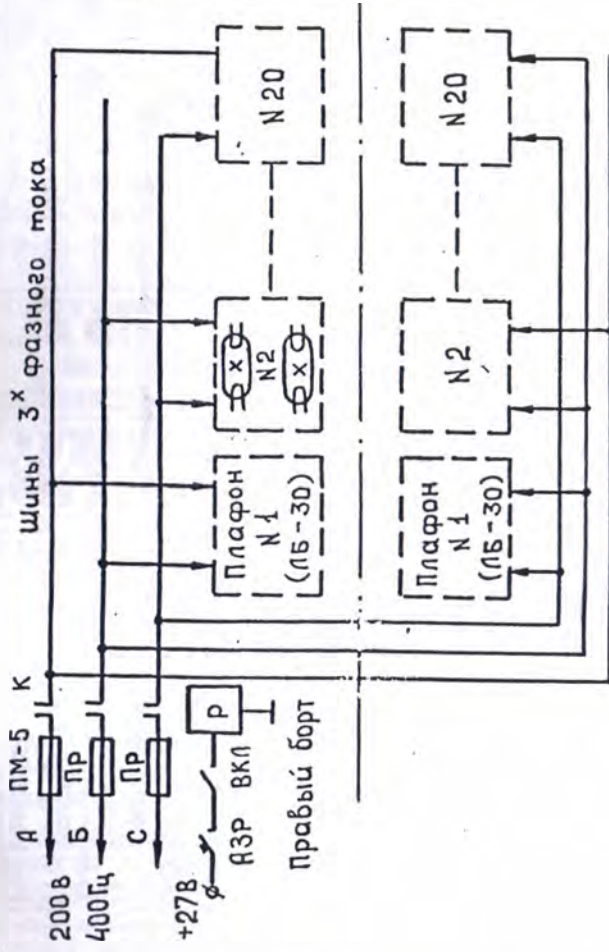


Рис. 6 Упрощенная электрическая схема
 общего освещения салона с-та Як-42

При включении общего освещения дежурное освещение автоматически выключается. Управление освещенности осуществляется с пульта бортпроводника.

Система обслуживания пассажиров

Эта система обеспечивает световую информацию пассажиров и сигнализацию вызова бортпроводника. В систему входят два табло "НЕ КУРИТЬ", "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ" с лампами СМ-28-2. Включение табло производится выключателями пульта бортинженера и верхнего пульта пилотов.

В систему вызова входят 42 кнопки - (КН-2 рис. 7), две сигнальные лампы "САЛОН" и "ТУАЛЕТ", установленные на пульте бортпроводника.

3.4.2. Наружное освещение самолета

В состав внешнего освещения на самолете Як-42 входят: 4 посадочно-рулежные фары ПРФ-4М, рулежная фара ФР-9, две фары подсветки кромок крыла ФПК-250 и БАНО с маяком МСИ-2КМ.

На самолете установлены две фары ПРФ-4М в носовой части фюзеляжа, а две другие - на консолях крыла. Фары выдвижные и управляются дистанционно переключателями верхнего пульта пилотов.

Для выпуска фары необходимо при включенных АЗРах (рис. 5) переключатель "УБОРКА-ВЫПУСК" установить в положение "ВЫПУСК". При этом срабатывает реле Р2, замыкаются контакты К2 и напряжение бортсети поступает на обмотку возбуждения электродвигателя и обмотку электромагнитного тормоза. Двигатель выпускает фару. Постановка переключателя " РУЛ. -ПОСАДКА " в положение "РУЛЕНИЕ" осуществляет непосредственное включение нити накала "РУЛЕНИЕ", а в положении "ПОСАДКА" эта операция осуществляется через контакты К1 реле Р1. Рулежная фара ФР-9 установлена на подвижном стакане передней стойки.

Фары ФПК-250 установлены на левом и правом борту фюзеляжа. Включение фар производится автоматом защиты, расположенным на верхнем пульте в кабине экипажа.

Огни БАНО предназначены для обозначения самолета в воздухе при полетах в ночное время и включаются автоматом защиты, расположенным на верхнем пульте в кабине экипажа. Контроль управления лампами БАНО осуществляется кнопкой "КОНТРОЛЬ НАВИГАЦИОННЫХ ОГНЕЙ И МАЯКОВ", установленной на левом вертикальном пульте в кабине экипажа.

Самолетный импульсный маяк содержит два светильника с лампами ИСП-400 и блок питания. Светильники установлены на законцовки киля и на нижней обшивке фюзеляжа между шпангоутами 59-60.

3.5. СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ

Пожарная система самолета Як-42 содержит подсистему сигнализации пожара и подсистему тушения пожара. На самолете имеется четыре отсека пожаротушения - это двигательные отсеки и отсек ВСУ. Огнегасящая смесь фреон 114В2, содержащаяся в двух четырехлитровых баллонах, может быть подана в любой из четырех отсеков пожаротушения. С этой целью головка затвора несет на себе и распределители с пороховыми клапанами, управляемые пиропатронами. При подаче напряжения 27 В на спираль пиропатрона ПП-3 последняя перегорает и поджигает порох. Возгорание пороха вызывает рост давления пороховых газов, которое открывает клапан, и огнегасящая жидкость через открывшийся клапан по соответствующему трубопроводу подается к распределительным коллекторам соответствующего отсека пожаротушения. Один баллон ВБЦ-10-4 используется как система 1-ой очереди пожаротушения. Он может управляться автоматикой пожаротушения или вручную нажатием лампы-кнопки. Вторая очередь (второй баллон) срабатывает только вручную, нажатием кнопки, на панели "ПОЖАРНАЯ СИСТЕМА" верхнего пульта кабины экипажа (рис. 9).

Система сигнализации пожара ССП-2 служит для подачи светового сигнала о возникновении пожара на самолете и автоматического включения средств пожаротушения. В комплект системы входят 24 термодатчика (двигательный отсек) и два исполнительных блока типа БИ-2. Три датчика пожарной системы включены последовательно в цепь высокого чувствительного ряда реле-блока БИ-2. Термодатчик-термобатарея из 8 термопар (хромель-копель). Рабочими спаями термопар служат расклепанные в виде тонких дисков концы электродов, а нерабочими - утолщения в месте сварки электродов.

Блок БИ-2 служит для включения соответствующей сигнальной лампы и реле пожаротушения отсека и обеспечивает проверку исправности и готовности к действию системы сигнализации. Датчики в отсеке пожаротушения размещают в наиболее опасных местах. При возрастании температуры среды и одновременном нагреве датчиков одного из каналов со скоростью не менее $2^{\circ}/\text{с}$ до температуры $+150^{\circ}\text{C}$ в термодатчиках возникает термоЭДС, достаточная для срабатывания реле. Это реле срабатывает и включается табло "ПОЖАР" и лампа-кнопка сигнализации места возникновения пожара. Если система включена на автоматический режим работы, то одновременно с сигнализацией пожара включаются средства пожаротушения. Срабатывает пироголовка соответствующего отсека и жидкость из баллона 1-ой очереди (огнетушитель ВБЦ-10) поступает в отсек пожаротушения. Если пожар ликвидирован после включения 1-ой очереди, то систему приводят в исходное положение.

Для предотвращения возникновения пожара в отсеках двигателя при посадке самолета с убранными шасси система пожаротушения включается

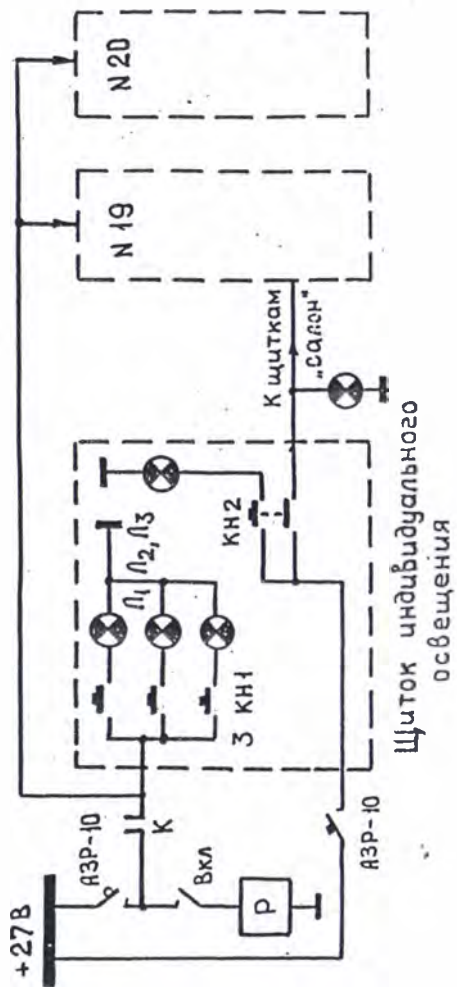


Рис. 7. Упрощенная электрическая схема индивидуального освещения

автоматически от ударного механизма. При такой посадке срабатывает концевой выключатель АН-800 и замыкает свои контакты. Напряжение бортсети подается на систему сигнализации и на все пиропатроны баллонов 1 и 11 очереди (8 пиропатронов ПП-3).

Самолет Як-42 оборудован системой обнаружения дыма в переднем и заднем багажных помещениях. В систему входят датчики дымоизвещателей ДС-3М, два световых табло "ПЕРЕДНИЙ ГРУЗОВОЙ ОТСЕК ДЫМ" и "ЗАДНИЙ ГРУЗОВОЙ ОТСЕК ДЫМ", расположенные на панели пожарной системы верхнего пульта кабины экипажа.

Действие пожароизвещателя основано на регистрации фоторезистором света, рассеиваемого частицами дыма. В исходном состоянии и включении системы пожаротушения загорается осветительная лампа, расположенная на одной оси с фоторезистором. Наличие экрана защищает фоторезистор от прямого попадания лучей лампы, а отраженные от пластинчатой поверхности корпуса лучи слабы и ток в цепи резистора недостаточен для срабатывания дымоизвещателя. В случаях попадания дыма сквозь пластинчатую поверхность корпуса в пространство между экраном и фоторезистором лучи лампы, отражаясь от частиц дыма, засвечивают фоторезистор, уменьшая его сопротивление, и ток в цепи резистора возрастает.

Сигнал с фоторезистора усиливается и вызывает срабатывание реле, которое своими контактами включает табло "ПОЖАР" и световое табло "ПЕРЕДН. ГРУЗ. ОТС. ДЫМ" или "ЗАДН. ГРУЗ. ОТС. ДЫМ".

При срабатывании системы обнаружения дыма в багажных помещениях экипаж устраняет причину дымообразования и, если необходимо, применяет переносные огнетушители ОР1-2, ОР2-6.

Системой сигнализации пожара ССП-2 с блоками БИ-2АУ оборудованы кроме отсеков пожаротушения багажные помещения, технический отсек оборудования, отсеки главных ног шасси. Сигнализация наличия пожара вынесена на панель "ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СИСТЕМА" верхнего пульта пилотов (см. рис. 59 0).

Система ССП-2 позволяет производить проверку функционирования путем имитации пожара и дыма в отсеках. С этой целью на каждый канал системы сигнализации от системы проверки подается напряжение постоянного тока, равное термоЭДС датчиков. При исправной цепи датчиков протекающий ток вызывает срабатывание сигнализации.

Чтобы не сработал автоматически баллон 1 очереди необходимо разорвать цепь управления пиропатронами.

4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА ЯК-42

4.1. Содержание работ по техническому обслуживанию, которое необходимо выполнить, приведено в табл. 1. В ней выборочно указаны только работы по электроснабжению, проверке светотехнического и противопожарного оборудования, технология выполнения работ изложена в технологических картах. В процессе выполнения работ составляется дефектная ведомость, где следует подробно изложить наименование неисправности, к какой системе относится, локализацию дефекта и метод устранения.

ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ ПО ФОРМЕ 1 ПОСЛЕ 300 ЧАСОВ НАРАБОТКИ САМОЛЕТА ЯК-42

1. Осмотр на отсутствие течи масляной магистрали системы охлаждения привод-генератора ГП-21.
2. Проверка уровня масла в приводе генератора ГП-21.
3. Осмотр состояния электроагрегатов системы переменного 3-х фазного тока 200 В, 400 Гц.
4. Осмотр отсека для установки аккумуляторной батареи 20НКБН-40.
5. Осмотр плафонов освещения салона и бытовых помещений.
6. Осмотр табло обслуживания пассажиров и штишков бортпроводников.
7. Осмотр фар и аэронавигационных огней.
8. Осмотр оборудования противопожарной системы.
9. Подключение аэродромных источников электропитания.
10. Проверка системы электропитания.
 - 10.1. Проверка автоматики включения аварийных источников ПОС-1000 и ПТС-500.
 - 10.2. Проверка электроснабжения постоянного тока.
11. Проверка функционирования автомата переключения шин АПШ-3.
12. Проверка функционирования освещения салона, местного освещения, табло информации пассажиров и бортпроводников.
13. Проверка функционирования аварийного освещения.
14. Проверка функционирования аэронавигационных огней и импульсного маяка.
15. Проверка функционирования фар.
16. Проверка функционирования освещения кабины.
17. Проверка функционирования системы сигнализации и тушения пожара.
18. Проверка электроцепей пиропатронов огнетушителей УБЦ-10.

Основными документами, регламентирующими содержание и виды работ по техническому обслуживанию, являются регламент и технологические указания по выполнению работ. Технология обслуживания в указаниях дана в виде технологических карт. Образец технологической карты приведен только для двух первых операций. Последующие операции представлены в произвольной форме, что уменьшает объем технологических указаний в листах.

4.2 ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

1. ОСМОТР МАСЛЯНОЙ МАГИСТРАЛИ ПРИВОДА ГП-21

К РО Як-42	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА 1	На страницах
Пункт РО 24.10.00А	Осмотр на отсутствие течи масляной магистрали системы охлаждения привод-генератора ГП-21	Трудоемкость, чел.ч 0,12
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
1		2
<p>1. Подготовительные работы.</p> <p>1.1. Установите стремянки и откройте крышки люков для подхода к привод-генераторам ГП-21 на левом, правом и среднем двигателях.</p> <p>2. Технические требования.</p> <p>2.1. Течь масла из масляной магистрали системы охлаждения привод-генератора НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.</p> <p>2.2. На трубопроводах масляной системы допускаются вмятины длиной не более 10% от диаметра трубы. Разрешается оставлять без выравнивания вмятины глубиной до 0,5 мм.</p> <p>3. Последовательность проведения осмотра.</p> <p>3.1. Осмотр привод-генераторов ГП-21, теплообменников 5871Т и их трубопроводов на левом, среднем и правом двигателях разрешается проводить в любой последовательности.</p> <p>3.2. Проверьте, нет ли течи (следов течи)</p>		

масла на внутренней поверхности люков, на агрегатах ГП-21 и 5871Т, трубопроводах. При наличии следов течи масла промойте место, где они обнаружены, найдите место течи и устраните дефект. Если место течи определить не удастся, то запустите двигатель и определите место течи. Затяните до отказа гайку от руки и подтяните на 1/4 оборота ключом, законтрите проволокой. После удаления течи проверьте герметичность на работающем двигателе.

ВНИМАНИЕ! Под накидными гайками соединительных муфт (подвижное соединение по ОСТ 1.10097-71) установлены эластичные уплотнительные кольца, поэтому накидные гайки не перетягивайте во избежание повреждения уплотнительных колец.

3. 3. Осмотрите масляную магистраль и убедитесь, что нет повреждений трубопроводов.

3. 4. Приложив усилие от руки, проверьте крепление трубопроводов к агрегатам ГП-21, 5871Т и к конструкции гондолы, пилона (фюзеляжа).

3. 5. Проверьте затяжку накидных гаек на штуцерах "ВХОД", "ВЫХОД", "ДРЕНАЖ" и "ВОЗДУХ".

ВНИМАНИЕ! При проведении работы подерживайте штуцера за шестигранник соответствующим гаечным ключом.

4. Заключительные работы.

4. 1. Закройте крышки люков.

4. 2. Уберите стремянки.

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Шуп, набор N 4, кл. 2 ГОСТ 887-75. Металлическая линейка 500 мм ГОСТ 482-75. Глубиномер ГИ-2 ТВ2-034-671-76.	Стремянки АЗ8-1400-0 и АЗ8-0100-0. Переносная лампа ПЛ-64. Ключи гаечные 7811-022, 7811-0041 ГОСТ 2839-71.	Салфетки.

2. ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА В ГП-21

К РО Як-42	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА N 2	На страницах
Пункт РО 24.00.00Б	Проверка уровня масла в привод-генераторе ГП-21, заправка масла до необходимого уровня	Трудоемкость, чел. ч 0.8
	1	2
<p>1. Подготовительные работы.</p> <p>1.1. Установите стремянки и откройте крышки люков для подхода к приводам-генераторам ГП-21 на левом, правом и среднем двигателях.</p> <p>2. Технические требования.</p> <p>2.1. Уровень масла должен находиться между отметками "МАКС" и "МИН". Если уровень масла ниже отметки "МИН", необходимо произвести заправку масла до необходимого уровня.</p> <p>3. Последовательность проведения работ по заправке маслом.</p> <p>3.1. На привод-генераторе ГП-21, который надо дозаправить маслом, снимите крышку с заправочного штуцера и подсоедините к нему шланг маслозаправщика с наконечником.</p>		

продолжение на следующей странице

<p>3. 2. Заправьте маслосистему. Уровень масла должен находиться у верхней отметки "МАКС" на масломерном стекле ГП-21.</p> <p>3. 3. Соедините шланг масдозаправщика и поставьте крышку на заправочный штуцер масла: он должен находиться между отметками "МАКС" и "МИН".</p> <p>3. 4. Произведите колодную прокрутку двигателя. Проверьте визуальню уровень масла: он должен находиться между отметками "МАКС" и "МИН".</p> <p>ВНИМАНИЕ! Переполение маслом корпуса привод-генератора НЕ ДОПУСКАЕТСЯ. При необходимости лишнее масло слейте через сливную горловину, расположенную на привод-генераторе.</p> <p>4. Заключительные работы.</p> <p>4. 1. Законтрите заправочный штуцер проволокой КО-0, 8 и опломбируйте.</p> <p>4. 2. Закройте крышки люков.</p> <p>4. 3. Уберите стремянки.</p> <p>5. Оформление документации.</p> <p>5. 1. В паспорте на привод-генератор, в случае заправки маслом, сделайте запись: "Дозаправлено масло в количестве... литров". Дата. Подпись.</p>	
--	--

3. ОСМОТР ЭЛЕКТРОАГРЕГАТОВ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Пункт РО 24. 20. 00Б

Трудоемкость, чел.ч - 0, 15

1. Подготовительные работы.

1. 1. Откройте створку в технический отсек, между шп. 60-61, слева для подхода к раме РМБ1Б с установленными на ней блоком регулирования напряжения БРН120Т5А и блоком защиты и управления БЗУСП376Т левого канала генерирования.
1. 2. Откройте створку в технический отсек, между шп. 60-61, справа для подхода к рамам РМБ1Б (2 шт.) с установленными на них

блоками регулирования напряжения БРН120Т5А и защиты и управления БЗУСП376Т среднего и правого каналов генерирования: к блокам регулирования напряжения БРН208М7А и защиты и управления БЗУ376СБ генератора ГТ40П46 ВСУ.

2. Предмет осмотра и технические требования.

2. 1. Электроагрегаты системы переменного тока:

блок регулирования напряжения БРН12СТ5А - 3 шт;

блок регулирования напряжения БРН208М7А - 1 шт;

блок защиты и управления БЗУСП376Т - 3 шт;

блок защиты и управления БЗУ376СБ - 1 шт.

2. 2. Осматривается крепление агрегатов к раме РМБ1Б и контровка крепления, перемычки металлизации, наружная поверхность блоков, амортизаторы, электропроводка в зоне подхода ее к агрегатам.

2. 3. НЕ ДОПУСКАЕТСЯ:

- повреждение электроагрегатов;

- ослабление затяжки крепления агрегатов к амортизационным рамам;

- неисправность амортизации (проверяется нагрузием усилием руки каждого амортизатора и плавным покачиванием корпуса блока);

- повреждение перемычек металлизации;

- повреждение изоляции проводов, подходящих к агрегатам, перегрев, подгар (определяется по потемнению изоляции).

3. Последовательность проведения осмотра.

3. 1. Осмотр электроагрегатов системы переменного тока разрешается проводить в любой последовательности.

4. Заключительные работы.

4. 1. Закройте створки в технический отсек между шп. 60-61.

4 4. ОСМОТР ОТСЕКА ДЛЯ УСТАНОВКИ

АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ 20НКБН-40-У3

Пункт РО 24. 30. 00 К

Трудоемкость 0, 2 чел*ч

1. Предмет осмотра и технические требования

1. 1. Внутренняя полость отсека (2 шт.) для установки аккумуляторной батареи 20НКБН-40-У3.

НЕ ДОПУСКАЮТСЯ:

повреждения направляющих внутри отсека;

повреждения щелочестойкого покрытия внутри отсека;

повреждения (сколы, трещины) вкладышей-втулок из полиамидного полимера, в которые входят защелки (передние узлы) крепления аккумуляторной батареи на самолете;

- 2 -

повреждения упоров (задних узлов) крепления аккумуляторной батареи на самолете;

загрязнение внутренней поверхности отсека.

1. 2. Наружная поверхность колодки с контактными штырями для подключения аккумуляторной батареи к бортсети самолета.

НЕ ДОПУСКАЮТСЯ:

повреждения корпуса колодки из прессматериала;

подгар (оплавление) контактных штырей;

коррозия контактных штырей;

загрязнение контактных штырей.

5 5. ОСМОТР ПЛАФОНОВ ОСВЕЩЕНИЯ САЛОНА И БЫТОВЫХ ПОМЕЩЕНИИ

Пункт РО 33. 27. 00А

Трудоемкость, 0, 058 чел. ч

1. Предмет проверки и технические требования.

1. 1. Наружная поверхность плафона и местного освещения пассажирского салона и бытовых помещений:

- ниши заднего трапа (два плафона освещения на потолке и два плафона подсвета ступеней);
- заднего бытового отсека (плафон освещения на потолке и плафон подсвета пола багажника);
- заднего туалета (плафон освещения над зеркалом);
- пассажирского салона (потолочное люминисцентное-36 ламп, дежурное - 42 лампы, в межоконных панелях - 34 лампы, индивидуальное освещение на щитках индивидуального обслуживания пассажиров - 120 ламп);
- переднего бытового отсека (плафон освещения на потолке);
- переднего туалета (плафон освещения над зеркалом);
- переднего тамбура (плафон освещения на потолке и три плафона подсвета пола);
- буфета (один плафон в нише буфета).

1. 2. Остекление плафонов не должно иметь загрязнений, потемнений, трещин, следов оплавлений и др. повреждений.

ВНИМАНИЕ! Применять для удаления загрязнений с поверхности стекол ацетон и другие растворители во избежание разрушения оргстекла ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

6 6. ОСМОТР ТАБЛО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ И ЩИТКОВ БОРТПРОВОДНИКОВ

Пункт РО 33. 20. 00Б

Трудоемкость 0, 141 чел

1. Предмет проверки и технические требования.

1.1. Наружная поверхность:

- табло "НЕ КУРИТЬ", "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ";
- табло "ВЕРНИТЕСЬ В САЛОН";
- табло "ЗАНЯТО";
- шитки бортпроводников N 1 и N 2;
- лампы-кнопки вызова бортпроводников;
- электрошитки в туалетах.

1.2. Остекление табло и ламп-кнопок НЕ ДОЛЖНО иметь загрязнения, потемнений, трещин, следов оплавлений и др. повреждений.

1.3. Шитки бортпроводников и электрошитки в туалетах НЕ ДОЛЖНЫ иметь повреждений.

7. ОСМОТР ФАР И АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ОГНЕЙ

Пункт РО 33.40.00А

Трудоемкость 0,133 чел.ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Подготовьте к работе стремянку А38-0100-0 и установите в районе зализов крыла.

1.2. Подготовьте к работе самоходную площадку СПО-15М и установите ее для осмотра верхнего светильника СИ маяка МСИ.

ПРИМЕЧАНИЕ. Работу по осмотру верхнего светильника маяка МСИ выполняйте только при основной периодической форме технического обслуживания (через 300 часов налета).

2. Предмет проверки и технические требования.

2.1. Защитные стекла, светофильтры, отражатели фар:

- посадочно-рулежных фар ПРФ-4М;
- рулевой фары ФР-9;
- фар подсвета кромок крыла ФПК-250;
- бортовых аэронавигационных огней АНО-4А;
- хвостового аэронавигационного огня ХС-2А;
- светильников СИ маяка МСИ.

2.2. НЕ ДОПУСКАЮТСЯ:

- загрязнения;
- повреждения;
- скопление влаги внутри фар и огней.

3. Последовательность выполнения проверки.

3.1. Осмотр фар и аэронавигационных огней разрешается проводить в любой последовательности.

3.2. При осмотре рулевой фары ФР-9 выньте резиновую пробку из нижнего дренажного отверстия в защитном кожухе и дайте стечь конденсату. После чего пробку установите на место.

8. ОСМОТР ОБОРУДОВАНИЯ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ СИСТЕМЫ

8.1. Осмотр сигнального диска саморазряда огнетушителей

Пункт РО 26.20.00Г

Трудоемкость 0,3 чел.ч

1. Предмет осмотра и технические требования.

1.1. Наружная поверхность сигнального диска саморазряда огнетушителей.

НЕ ДОПУСКАЮТСЯ:

- разрушение мембраны сигнального диска;
- трещины, вмятины на диске;
- загрязнение диска.

2. Последовательность проведения осмотра.

2.1. Осмотрите с земли на правом борту фюзеляжа между шп. 63-64 наружную поверхность мембраны сигнального диска саморазряда огнетушителей.

8.2. Осмотр огнетушителей УБЦ-10-4

Пункт РО 26.20.00В

Трудоемкость 0,25 чел.ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Откройте створку ниши трапа для доступа к огнетушителям.

2. Меры по технике безопасности.

2.1. НЕ ДОПУСКАЙТЕ попадания на пироголовки огнетушителя топлива, масла и воды, ударов по баллону, пироголовкам и манометрам, а также прямого нагрева баллона источниками тепла.

3. Предмет осмотра и технические требования.

3.1. Огнетушители УБЦ-10-4, манометры, установленные на огнетушителях.

НЕ ДОПУСКАЮТСЯ:

- забоины, вмятины на баллонах огнетушителей;
- нарушение контровки резьбовых соединений и хомутов;
- нарушение лакокрасочного покрытия;
- ослабление затяжки хомутов крепления.

Давление в огнетушителях по манометру в зависимости от температуры наружного воздуха должно соответствовать таблице 1.

Таблица 1

Т, град.	-60	-50	-40	-30	-20	-10	0	+10	+20	+30	+40	+50	+60
Р, кг/см ²	69	72	76	80	84	88	92	96	100	106	112	118	125

Допустимо уменьшение давления в огнетушителе по сравнению с табличным на 25 кгс/см².

4. Последовательность проведения осмотра.

4.1. Осмотрите через открытую створку ниши трапа, справа между шпангоутами 63-65, два огнетушителя УБЦ-10-4 на соответствие требованиям.

Ослабление затяжки комутков крепления проверьте усилием руки.

5. Заключительные работы.

5.1. Закройте створку ниши трапа.

8.3. Осмотр механизма аварийного включения пожаротушения

Пункт РО 26.20.00 Д

Трудоемкость 0,45 чел.ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Откройте створку люка для подхода к отсеку оборудования (отвертка).

2. Предмет осмотра и технические требования.

2.1. Механизм аварийного включения пожаротушения, закрепленный в нижней части фюзеляжа между шпангоутами 59-60.

НЕ ДОПУСКАЮТСЯ:

- отсутствие или ослабление предохранительной дюралевой заклепки рычага механизма;

- грязь и коррозия на деталях механизма;

- механические повреждения на поверхности штока и корпуса концевого выключателя АМ800К;

- ослабление крепления концевого выключателя и болтов крепления механизма;

- повреждение изоляции или жил электропроводов.

3. Последовательность проведения осмотра.

3.1. Снимите предохранительный колпачок механизма, предварительно отвернув 4 болта. Убедитесь, что предохранительная заклепка находится на месте и усилием руки проверьте ее крепление.

3.2. Осмотрите механизм и убедитесь в отсутствии грязи и коррозии.

3.3. Осмотрите концевой выключатель на отсутствие механических повреждений.

3.4. Усилием руки проверьте крепление концевого выключателя.

3.5. Осмотрите электропроводку.

3.6. Усилием руки проверьте затяжку болтов крепления механизма.

3.7. Поставьте на место и закрепите предохранительный колпачок

механизма.

4. Заключительные работы.

4.1. Закройте створку люка (отвертка).

9. ПОДКЛЮЧЕНИЕ АЭРОДРОМНЫХ ИСТОЧНИКОВ
ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ

Пункт РО 12.20.024

Трудоемкость 0,06 чел.ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Откройте крышки лючков разъемов аэродромного питания ШРАП-500К и ШРАП-400-3Ф.

1.2. Убедитесь в отсутствии загрязнения, механического повреждения контактных штырей, корпуса вилок, крышек, а также подгара или оплавления контактных штырей разъемов.

1.3. Убедитесь, что все автоматы защиты, выключатели и переключатели, установленные в кабине экипажа, выключены.

2. Подключение наземного источника постоянного тока.

2.1. Подсоедините обесточенную розетку аэродромного источника постоянного тока к вилке бортового разъема ШРА-500К и надежно зафиксируйте их сочленение.

2.2. Дайте команду оператору подключить аэродромный источник к розетке питания. Должна загореться сигнальная лампа, установленная на борту рядом с вилкой ШРАП-500К и сигнальная лампа на панели электросистемы верхнего пульта = 27 В "ВКЛЮЧЕНО АЭР. ЭЛ. ПИТ. ".

2.3. По вольтметру на панели электросистемы правого пульта контролируйте величину напряжения аэродромного источника. Величина напряжения должна находиться в пределах 28...30 В.

2.4. Установите переключатель "АККУМ. ВКЛ. -ОТКЛ. -АЭР. ЭЛ. ПИТ" в положение "АЭР. ЭЛ. ПИТ. " При этом должны загореться сигнальные лампы "ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРЫ ЛЕВ., СРЕДН., ПРАВ. "; "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ. "; "ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".

2.5. Включите автоматы защиты АПШ 115В и АПШ-36 на левой и правой панелях АЭР. При этом должны загореться сигнальные лампы: "ОТКАЗ 200/115 ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 36В ЛЕВ. БОРТ"; "ПРАВ. БОРТ".

2.6. Поочередно устанавливая галетный переключатель вольтметра "ПОСТ. ТОК-28В" в положение "РУ ПРАВ.", "РУ ЛЕВ.", убедитесь, что напряжение подано на шины соответствующих распределительных устройств постоянного тока.

3. Включение аэродромного источника переменного тока.

3.1. Подсоедините обесточенную розетку аэродромного источника электропитания переменного тока 200/115 В 400 Гц к вилке

бортового разъема ШРАП-400-3Ф и надежно зафиксируйте их сочленение.

3. 2. Дайте команду оператору подключить (подать напряжение) аэродромный источник к розетке бортового питания.

Должна загореться сигнальная лампа, установленная на борту самолета рядом с вилкой и сигнальная лампа 200 В "ВКЛЮЧЕНО АЭР. ПИТ.", установленная на панели электросистемы верхнего пульта кабины экипажа.

3. 3. По вольтметру "ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК 115 В" и частотомеру "115 В ЧАСТОТА" с помощью переключателя А-В-С проконтролируйте пофазно напряжение и частоту аэродромного источника, их уровень и стабильность. Величина напряжения должна находиться в пределах 115-120 В, а величина частоты - в пределах 395-405 Гц.

3. 4. Включите автомат защиты "ГЕН. ВСУ АЭР. ПИТ." на правой панели АЭР.

3. 5. Установите переключатель "ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ. - АЭР. ПИТ." в положение "АЭР. ПИТ.". При этом одновременно гаснут сигнальные лампы "ОТКАЗ 200/115 В ЛЕВ. БОРТ"; "ПРАВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 36 В ЛЕВ. БОРТ"; "ПРАВ. БОРТ".

3. 6. Поочередно устанавливая галетные переключатели вольтметра "ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК 115 В" и А-В-С на правом пульте в положения "RV1", "RV2" и "АВАР. ШИНА", убедитесь, что напряжение 115 В пофазно подано на соответствующие шины распределительных устройств переменного тока.

3. 7. Поочередно устанавливая галетные переключатели вольтметра "ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК 36 В" и АВ-ВС-АС в положения "ТРАНСФОРМАТОР ЛЕВ."; "ПРАВ."; "РУ АВАР.", убедитесь, что напряжение 36 В пофазно подано на соответствующие шины распределительных устройств переменного тока.

4. Отключение аэродромных источников электропитания.

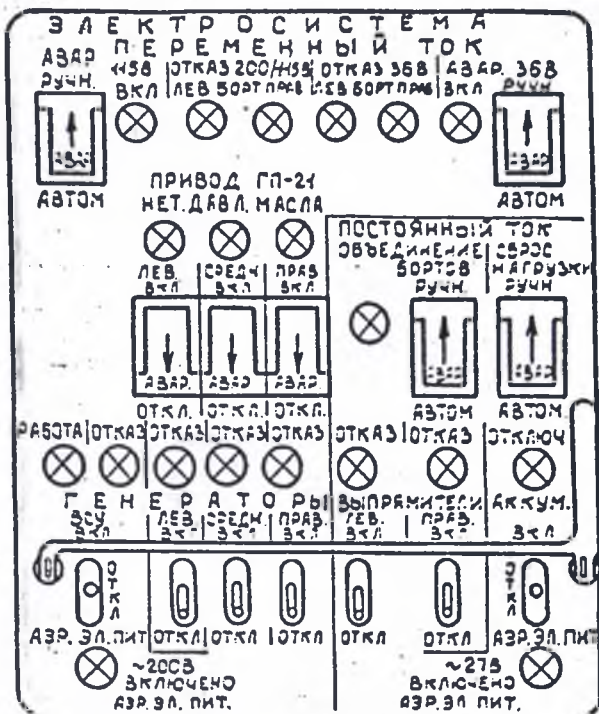
1. Подготовительные работы.

По окончании технического обслуживания самолета убедитесь, что все автоматы защиты сети всех потребителей левой и правой панелей АЭР выключены.

2. Отключение аэродромных источников.

2. 1. Установите переключатели включения аэродромных источников электропитания в положение "ОТКЛ."

2. 2. Дайте команду оператору отключить напряжение постоянного и переменного тока от бортовых разъемов ШРАП-500 и ШРАП-400-3Ф. При этом погаснут сигнальные лампы "ВКЛЮЧЕНО АЭР. ПИТ." и 200 В "ВКЛЮЧЕНО АЭР. ПИТ.", установленные на верхнем пульте и на борту самолета рядом с вилками аэродромного питания.



Панель ЭЛЕКТРОСИСТЕМА верхнего пульта
кабины пилотов

- 2.3. Отсоедините розетки аэродромных источников от бортовых разъемов.
- 2.4. Закройте крышки бортовых разъемов и надежно их зафиксируйте защелками.

10. ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ
ОТ АЭРОДРОМНЫХ ИСТОЧНИКОВ ПИТАНИЯ

Пункт РО 12.10.00 В

Трудоемкость 0,22 чел.ч

1. Подготовительные работы.

- 1.1. Подключите к бортсети самолета наземные источники постоянного и переменного тока, как это указано в пункте 9.
2. Проверьте автоматику включения аварийных источников ПОС-1000А и ПТС-500А.

- 2.1. Установите переключатели напряжения 115 В и 36 В соответственно в положение ПОС и ПТС (панель контроля "ЭЛЕКТРОСИСТЕМА"-правый борт кабины экипажа).
- 2.2. Кратковременно нажмите кнопку "КОНТРОЛЬ АВТОМАТИКИ ВКЛЮЧ. АВАР. ИСТОЧНИКОВ" на правом пульте ("ЭЛЕКТРОСИСТЕМА"). Загораются сигнальные лампы "АВАР. 115 В ВКЛ."; "АВАР. 36 В ВКЛ" на верхнем пульте.
- 2.3. Убедитесь по вольтметрам 115 В и 36 В в наличии напряжения аварийных источников ПОС-1000А и ПТС-500А. Величина напряжения и частоты должны соответствовать 115 В и 36 В.
- 2.4. Установите переключатель контроля напряжения 115 В в положение "АВАР. ШИНА", а переключатель 36 В - в положение "РУ АВАР. Снова кратковременно нажмите кнопку и убедитесь в наличии напряжения 115 В и 36 В на аварийных шинах.

10.1. Проверка системы электроснабжения постоянного тока

- 1.1. На верхнем пульте включите выключатели "ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ"; "ПРАВ". Сигнальные лампы "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ" продолжают гореть.
- 1.2. Установите переключатель "АККУМ. ВКЛ. -ОТКЛ. -АЭР. ПИТ." в положение "АККУМ. ВКЛ.". При этом гаснут сигнальные лампы "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".
- 1.3. Проверьте по вольтметру "ПОСТ. ТОК=28 В" напряжение на клеммах выпрямительных устройств, устанавливая переключатель контроля в положение "ВУ ЛЕВ., ВУ ПРАВ.". Величина напряжения должна находиться в пределах 28,5-30 В.
- 1.4. Убедитесь в наличии напряжения постоянного тока на шинах "РУ 27 В ЛЕВ. И ПРАВ." и на шинах "РУ АККУМ. ЛЕВ. И ПРАВ.",

устанавливая переключатель контроля напряжения в положение "РУ ЛЕВ. И РУ ПРАВ.", "АККУМУЛЯТОРЫ ЛЕВ., ПРАВ.". Показания вольтметра должны быть примерно одинаковыми (28 В).

- 1.5. Проконтролируйте по амперметру подключение выпрямительных устройств, устанавливая переключатель амперметра в положение "АКК. ЛЕВ. АКК. ПРАВ." (амперметр должен показывать величину зарядного тока - стрелка амперметра при этом отклоняется влево), "ВУ ЛЕВ., ВУ ПРАВ." (амперметр должен показывать ток нагрузки ВУ).
- 1.6. Установите на правом пульте нажимной переключатель "ЛЕВ. ДИР ВОЗВРАТ-КОНТРОЛЬ" в положение "КОНТРОЛЬ". На верхнем пульте загорается сигнальная лампа "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".
- 1.7. По погасанию бортового освещения проверьте отключение части потребителей.
- 1.8. Установите нажимной переключатель "ПРАВ. ДИР ВОЗВРАТ-КОНТРОЛЬ" в положение "КОНТРОЛЬ". На верхнем пульте загорается сигнальная лампа "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ПРАВ.", а на приборной доске - в проблесковом режиме табло светосигнализаторное "ПИТАНИЕ ОТ АККУМ.".
- 1.9. Проверьте срабатывание автоматики отключения потребителей по погасанию потребителей "МАЯК" и "АНО".
- 1.10. Установите нажимной переключатель "ЛЕВ. ДИР ВОЗВРАТ-КОНТРОЛЬ" в положение "ВОЗВРАТ". На верхнем пульте гаснет сигнальная лампа "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ.", а на приборной доске - табло светосигнализаторное "ПИТАНИЕ ОТ АККУМ.".
- 1.11. Установите нажимной переключатель "ПРАВ. ДИР ВОЗВРАТ-КОНТРОЛЬ" в положение "ВОЗВРАТ". На верхнем пульте гаснут сигнальные лампы "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ПРАВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".
2. Заключительные работы.
 - 2.1. Выключите все автоматы защиты на левой и правой панелях АЗР-ов.
 - 2.2. Установите в положение "ОТКЛ." переключатели на верхнем пульте.
 - 2.3. Отключите от самолета аэродромный источник электропитания.

11. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМАТОВ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ШИН АПШ-3М

Пункт РО 24. 20. 00 В

Трудоемкость 0,083 чел, ч

1. Подготовительные работы

- 1.1. Подключите к самолету аэродромный источник электропитания постоянного и переменного тока.

1.2. Откройте створку в отсек оборудования шп. 7-8 слева, для доступа к кнопкам контроля АПШ-ЗМ.

1.3. На верхнем пульте установите переключатели "АККУМ. ВКЛ. -ОТКЛ. -АЭР. ЭЛ. ПИТ. " и "ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ. -ОТКЛ. -АЭР. ЭЛ. ПИТ. " в положение "АЭР. ЭЛ. ПИТ. ". Убедитесь, что горят сигнальные лампы "ОТКАЗ ГЕНЕРАТОРЫ (ЛЕВ. СРЕДН. ПРАВ.)", "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ".

1.4. Проверьте по вольтметрам на пульте "ЭЛЕКТРОСИСТЕМА" наличие напряжения на шинах распределительных устройств постоянного и переменного тока.

1.5. Включите на левой панели АЭР автоматы защиты: АПШ-115 В и АПШ-36 В. Включите на правой панели АЭР автоматы защиты: АПШ-115В и АПШ-36 В.

2. Предмет проверки и технические требования

2.1. Загорание сигнальных ламп на верхнем пульте: "ОТКАЗ 200/115В ЛЕВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 200/115 В ПРАВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 36 В ЛЕВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 36 В ПРАВ. БОРТ".

2.1.1. После нажатия каждой из трех кнопок контроля АПШ-ЗМ должна загораться соответствующая ему сигнальная лампа:

Кнопки	Лампы
"АПШ-3 115 В ЛЕВ. БОРТ А-Б-С"	"ОТКАЗ 200/115 В ЛЕВ. БОРТ"
"АПШ-3 115 В ПРАВ. БОРТ А-Б-С"	"ОТКАЗ 200/115 В ПРАВ. БОРТ"
"АПШ-3 36 В ЛЕВ. БОРТ А-Б-С"	"ОТКАЗ 36 В ЛЕВ. БОРТ"
"АПШ-3 36 В ПРАВ. БОРТ А-Б-С"	"ОТКАЗ 36 В ПРАВ. БОРТ"

3. Последовательность проведения проверки.

3.1. Проверьте функционирование автомата АПШ-ЗМ левого борта 200/115 В.

3.1.1. Поочередно нажмите и отпустите три кнопки "АПШ-3 115 В ЛЕВ. БОРТ А-Б-С".

3.1.2. При исправном автомате АПШ-ЗМ после нажатия каждой из трех кнопок загорается сигнальная лампа "ОТКАЗ 200/115 В ЛЕВ. БОРТ" на верхнем пульте.

3.1.3. После каждого нажатия кнопки разблокируйте АПШ--ЗМ кратковременным выключением автомата защиты АПШ-115 В на левой панели АЭР-ов и убедитесь в погасании при этом сигнальной лампы "ОТКАЗ 200/115 В ЛЕВ. БОРТ" на верхнем пульте.

3.2. Проверьте функционирование автоматов АПШ-ЗМ правого борта 200/115 В, левого борта 36 В и правого борта 36 В.

3.2.1. Поочередно нажмите и отпустите кнопки: "АПШ-3 115 В ПРАВ. БОРТ А-Б-С"; "АПШ-3 36 В ЛЕВ. БОРТ"; "АПШ-3 36 В ПРАВ. БОРТ".

3.2.2. При исправном автомате АПШ-ЗМ после нажатия каждой из трех кнопок загораются сигнальные лампы, соответственно: "ОТКАЗ 200 /115 В ПРАВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 36 В ЛЕВ. БОРТ"; "ОТКАЗ 36 В ПРАВ. БОРТ".

3.2.3. После каждого нажатия кнопки выключите и вновь включите автомат защиты проверяемого автомата АПШ-ЗМ на левой или правой па-

нели АЗР-ов и убедитесь в погасании соответствующей сигнальной лампы на верхнем пульте.

4. Проверка системы электроснабжения от аэродромных источников питания.

4.1. Проверьте автоматику включения аварийных источников ПОС-1000А и ПТС-500А.

4.1.1. Установите переключатели контроля напряжения 115 В и 36 В соответственно в положения "ПОС" и "ПТС" (панель контроля "ЭЛЕКТРОСИСТЕМА" - правый борт кабины экипажа).

4.1.2. Кратковременно нажмите кнопку "КОНТРОЛЬ АВТОМАТИКИ В ВКЛЮЧ. АВАР. ИСТОЧНИКОВ" на правом пульте. Загораются с/л "АВАР. 115 В ВКЛ.", "АВАР. 36 В ВКЛ." на верхнем пульте.

4.1.3. Убедитесь по вольтметрам 115 В и 36 В в наличии напряжения аварийных источников ПОС-1000А и ПТС-500А. Величина напряжения и частоты должна соответствовать 115 В и 36 В.

4.1.4. Установите переключатель контроля напряжения 115 В в положение "АВАР. ШИНА", а переключатель 36 В - в положение "РУ АВАР." Снова кратковременно нажмите кнопку (см. п. 4.1.2) и убедитесь в наличии напряжения 115 В и 36 В на аварийных шинах.

4.2. Проверьте работу автоматики переключения бортов 200/115 В.

4.2.1. Выключите в ЦРУ левого генератора автомат защиты АЗЭК-50 РУ 200/115 В N 1.

4.2.2. Установите переключатель "ГЕНЕРАТОР ВСУ ВКЛ. - ОТКЛ. - АЭР. ЭЛ. ПИТ." в положение "АЭР. ЭЛ. ПИТ.". При этом на верхнем пульте гаснут с/л "ОТКАЗ 36 В ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ, ОТКАЗ 200/115 В ПРАВ. БОРТ", а с/л "ОТКАЗ 200/115 В ЛЕВ. БОРТ" продолжает гореть.

4.2.3. Проверьте по вольтметру 115 В наличие напряжения на шинах ЦРУ левого, среднего, правого генераторов, РУ 115 В N 1, РУ 115 В N 2, устанавливая переключатели вольтметра А-В-С и шины ЦРУ-РУ в положения "ЛЕВ.", "СРЕДН.", "ПРАВ.", "РУ 1", "РУ 2", "АВАР. ШИНА".

4.2.4. Проверьте по вольтметру 36 В наличие напряжения на РУ 36 В N 1, РУ 36 В N 2, аварийной шине, поочередно устанавливая переключатели вольтметра в положение "АВ-ВС-АС" и "ТРАНСФОРМАТОРЫ ЛЕВ., ПРАВ., РУ АВАР.".

4.2.5. Установите переключатель "ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ. - ОТКЛ. АЭР. ЭЛ. ПИТ." в положение "ОТКЛ."

4.2.6. Включите автомат защиты АЗЭК-50 РУ200/115 В N 1 в ЦРУ левого генератора и выключите автомат защиты АЗЭК-50 РУ200/115 В N 2 в ЦРУ правого генератора.

4.2.7. Установите переключатель "ВСУ ВКЛ. - ОТК. - АЭР. ЭЛ. ПИТ." в положение "АЭР. ЭЛ. ПИТ.". Загорается сигнальная лампа "ОТКАЗ 200/115 В ПРАВ. БОРТ", а с/л "ОТКАЗ 200/115 В ЛЕВ. БОРТ", "ОТКАЗ 36 В ЛЕВ. БОРТ, ПРАВ. БОРТ" гаснут.

4.2.8. Проверьте по вольтметру 115 В наличие напряжения на РУ115

В Н 2 в положении переключателя вольтметра РУ 2.

4. 2. 9. Выключите аэродромный источник питания переменного тока, установив переключатель "ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ. - ОТКЛ. АЭР. ЭЛ. ПИТ." в положение "ОТКЛ."

4. 2. 10. Включите автомат защиты АЗЭК-50 РУ200/115 В Н 2 в ЦРУ правого генератора.

4. 2. 11. Установите переключатель "ГЕНЕРАТОРЫ ВСУ ВКЛ. ОТКЛ. - АЭР. - ЭЛ. ПИТ." в положение "АЭР. ЭЛ. ПИТ.". При этом гаснет сигнальная лампа "ОТКАЗ 200/115 В ПРАВ. БОРТ".

4. 3. Проверьте систему электроснабжения постоянного тока.

4. 3. 1. На верхнем пульте включите выключатели "ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ.". Сигнальные лампы "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ" продолжает гореть.

4. 3. 2. Установите переключатель "АККУМ. ВКЛ. - ОТКЛ. - АЭР. ПИТ." в положение "АККУМ. ВКЛ.". При этом гаснут сигнальные лампы "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ПРАВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".

4. 3. 3. Проверьте по вольтметру "ПОСТ. ТОК-28 В" напряжение на клеммах выпрямительных устройств, устанавливая переключатель контроля напряжения в положение "ВУ ЛЕВ.", "ВУ ПРАВ.". Величина напряжения должна находиться в пределах 28,5-30 В.

4. 3. 4. Убедитесь в наличии напряжения постоянного тока на шинах РУ 27 В лев. и прав. и на шинах РУ аккумуля. лев. и прав., устанавливая переключатель контроля напряжения в положение "РУ ЛЕВ." и "РУ ПРАВ.", "АККУМУЛЯТОРЫ ЛЕВ., ПРАВ.". Показания вольтметра должны быть примерно одинаковыми (28 В).

4. 3. 5. Проконтролируйте по амперметру подключение выпрямительных устройств, устанавливая переключатель амперметра в положение "АКК. ЛЕВ.", "АКК. ПРАВ." (амперметр должен показывать величину зарядного тока - стрелка амперметра при этом отклоняется влево), "ВУ ЛЕВ.", "ВУ ПРАВ." (амперметр должен показывать ток нагрузки ВУ).

4. 3. 6. Установите на правом пульте нажимной переключатель "ЛЕВ. ДИР ВОЗВРАТ- КОНТРОЛЬ" в положение "КОНТРОЛЬ". На верхнем пульте загорается с/л "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".

4. 3. 7. По погасанию бортового освещения проверьте отключение частных потребителей.

4. 3. 8. Установите нажимной переключатель "ПРАВ. ДИР. ВОЗВРАТ-КОНТРОЛЬ" в положение "КОНТРОЛЬ". На верхнем пульте загорается с/л "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ПРАВ.", а на приборной доске - в проблесковом режиме табло светосигнализаторное "ПИТАНИЕ ОТ АККУМ."

4. 3. 9. Проверьте срабатывание автоматики отключения потребителей по погасанию потребителей "МАЯК" и "АНО".

4. 3. 10. Установите нажимной переключатель "ЛЕВ. ДИР ВОЗВРАТ-КОНТРОЛЬ" в положение "ВОЗВРАТ". На верхнем пульте гаснет с/л "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ЛЕВ.", а на приборной доске - табло "ПИТАНИЕ ОТ АККУМ."

4. 3. 11. Установите нажимной переключатель "ПРАВ. ДИР ВОЗ-ВРАТ-КОНТ-РОЛЬ" в положение "ВОЗВРАТ". На верхнем пульте гаснут сигнальные лампы "ОТКАЗ ВЫПРЯМИТЕЛИ ПРАВ., ОБЪЕДИНЕНИЕ БОРТОВ".

5. Заключительные работы

5. 1. Выключите все автоматы защиты на левой и правой панелях.
5. 2. Установите в положение "ОТКЛ." переключатели на верхнем пульте.
5. 3. Отключите от самолета аэродромный источник электропитания.

12. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОСВЕЩЕНИЯ САЛОНА,
МЕСТНОГО ОСВЕЩЕНИЯ, ТАБЛО ИНФОРМАЦИИ
ПАССАЖИРОВ И БОРТПРОВОДНИКОВ

Пункт РО 33.20.00В

Трудоемкость 0,083 чел*ч

1. Подготовительные работы

1. 1. Подключите к самолету аэродромный источник электропитания постоянного и переменного тока.

2. Последовательность проведения проверки

2. 1. Включите переключатель "ДЕЖУРНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ" на шитке борТПРОВОДНИКА N 1:

загораются лампы накаливания дежурного освещения в потолочных плафонах;

по две лампы в плафонах переднего и заднего тамбуров;

по две лампы в плафонах переднего и заднего туалетов;

плафоны подсвета ступеней переднего трапа и правой служебной двери;

плафоны подсвета ступеней заднего трапа;

по одной лампе накаливания в плафонах ниши заднего трапа.

Выключите переключатель "ДЕЖУРНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ" на шитке борТПРОВОДНИКА N 2 - загорятся лампы накаливания дежурного освещения в плафонах, указанных в п. 3. 1. Выключите переключатель - лампы дежурного освещения погаснут.

2. 3. Включите АЗР-ы "ТУАЛЕТ ПРЕДН." и "ТУАЛЕТ ЗАДНИЙ" на левой и правой панелях АЗР. Включите выключатель "ТУАЛЕТ" на шитке борТПРОВОДНИКА N 1:

горят плафоны в переднем и заднем туалетах;

при закрытых дверях туалетов горят табло "ЗАНЯТО" на перегородках шп. 14 и 58;

откройте двери туалетов - табло "ЗАНЯТО" гаснут.

Выключите выключатель "ТУАЛЕТ" и АЗР-ы "ТУАЛЕТ ПЕРЕДН." и "ТУАЛЕТ ЗАДНИЙ".

2. 4. Включите АЗР "ОСВЕЩ. САЛОНА" на правой панели АЗР и вык-

лючатель "САЛОН" на шитке бортпроводника N 1:

загораются светильники люминисцентного освещения;
в потолочных плафонах по левому и правому бортам сало-
на;

в плафонах переднего и заднего тамбуров;

в плафонах ниши заднего трапа, а также подсвет ступеней.

Выключите выключатель "САЛОН" и АЗР "ОСВЕЩ. САЛОНА".

2. 5. Включите выключатель "БУФЕТ" на шитке бортпроводника N1
и АЗР "ОСВЕЩ. САЛОН":

горит люминисцентная лампа в плафоне буфета.

Выключите выключатель "БУФЕТ" и АЗР "ОСВЕЩ. САЛОН".

2. 6. Включите выключатель "МЕСТНОЕ" на шитке бортпроводника
N1, нажмите поочередно на три кнопки на любой индивидуальной панели
освещения (ИПО) в пассажирском салоне:

загораются соответственно три лампы данной ИПО.

Повторно нажмите на три кнопки на ИПО, выключив лампы на данной ИПО.

Выключите выключатель "МЕСТНОЕ".

2. 7. Включите выключатель "БОРТОВОЕ" на шитке бортпроводника
N1:

горят по две лампы накаливания на бортовых панелях ос-
вещения (БПО) по левому и правому борту салона.

Выключите выключатель "БОРТОВОЕ".

2. 8. Нажмите на одну из кнопок-ламп "ВЫЗОВ ПРОВОДНИКА" на ин-
дивидуальной панели освещения ИПО:

загорается табло самой кнопки-лампы и светосигнализатор
"САЛОН" на шитках бортпроводника N1 и N2".

Повторно нажмите эту кнопку- лампу - табло кнопки-лампы и светосиг-
нализатор на шитках бортпроводника N1 и N2 погаснут.

2. 9. Аналогично п. 2. 9 проверьте работу сигнализации "ВЫЗОВ
ПРОВОДНИКА" от кнопок-ламп, установленных в переднем и заднем туале-
тах.

2. 10. Включите выключатель "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ" на шитке борт-
проводника N1 или выключатель "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ" на верхнем пульте:

загораются табло "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ" на перегородке шп.
16 и "ВЕРНИТЕСЬ В САЛОН" в переднем и заднем туалетах.

Выключите выключатель "НЕ КУРИТЬ" на шитке бортпроводника N1:

загораются табло "НЕ КУРИТЬ" на перегородке шп. 16.

Выключите выключатели "НЕ КУРИТЬ", "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ", "ВЕРНИТЕСЬ В
САЛОН".

3. Заключительные работы

3. 1. Отключите аэродромные источники постоянного и перемен-
ного тока.

13. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВАРИЙНОГО ОСВЕЩЕНИЯ

Пункт РО 33.50.00В

Трудоемкость 0,500 чел*ч

1. Подготовительные работы. Последовательность проведения.

1.1. Убедитесь, что на борт самолета установлены аккумуляторы 20КБН-40-УЗ.

1.2. Переключатель "АККУМ. ВКЛ. -ОТКЛ. -АЗР. ЭЛ. ПИТ." установите в положение "АККУМ. ВКЛ."

1.3. Включите АЗР "АВАР. ВЫХОД" на правой панели АЗР-ов. Убедитесь, что горит табло "ОСВЕЩ. ВЫХ. АВАР." на верхнем пульте.

1.4. Включите переключатель "ОСВЕЩЕНИЕ ВЫХОДОВ АВАРИЙНОЕ" на верхнем пульте в кабине экипажа.

Убедитесь, что:

табло "ОСВЕЩ. ВЫХ. АВАР." на верхнем пульте погасло;

загорелись по две лампы СЛМ-61 в съемных и несъемных световых указателях "ВЫХОД" аварийного освещения.

1.5. Выдвиньте аккумуляторы 20КБН-40-УЗ из аккумуляторных отсеков так, чтобы расстыковались их электроразъемы с бортом самолета.

Убедитесь, что гаснут по две лампы СЛМ-61 и загораются по две лампы Р2,4-0,8 от встроенных аккумуляторов НКГ-1,5 в съемных и несъемных световых указателях "ВЫХОД".

ВНИМАНИЕ: Время проверки горения ламп Р2,4-0,8 в указателях "ВЫХОД" не должно превышать 1-1,5 мин. во избежание разряда аккумуляторов НКГ-1,5.

1.6. Состыкуйте разъемы аккумуляторов 20КБН-40-УЗ с бортовой частью самолета. Убедитесь, что лампы Р2,4-0,8 погасли и загорелись лампы СЛМ-61 в указателях "ВЫХОД".

1.7. Откройте: левую входную дверь;

правую служебную дверь;

крышки аварийных выходов;

двери аварийных выходов.

Убедитесь, что горят лампы светильников СО, установленные у выходов.

1.8. Закройте аварийные выходы, перечисленные в п. 3.7, и убедитесь, что лампы светильников погасли.

1.9. Выдвиньте правый и левый аккумуляторы 20КБН-40-УЗ из аккумуляторных отсеков, так чтобы расстыковались их электроразъемы с бортом самолета.

1.10. Последовательно открывайте и закрывайте каждый аварийный выход и убедитесь, что горит лампа светильника СО, установленного около открываемого выхода.

ВНИМАНИЕ: Время горения каждого светильника СО при проверке

не должно превышать 1,0-1,5 мин. во избежание разряда аккумуляторов НКГ-1,5 в блоках питания БП-1.

1.11. Состыкуйте разъемы аккумуляторов 20НКБН-40-УЗ с бортовой сетью самолета.

1.12. Выключите переключатель "ОСВЕЩЕНИЕ ВЫХОДОВ АВАРИЙНОЕ" на верхнем пульте в кабине экипажа.

Убедитесь, что:

гаснут лампы в съемных и несъемных световых указателях "ВЫХОД";

загорается табло "ОСВЕЩ. ВЫХ. АВАР." на верхнем пульте.

1.13. Включите переключатель "ОСВЕЩЕНИЕ ВЫХОДОВ АВАРИЙНОЕ" на шитке бортпроводника N1 и откройте любой аварийный выход.

Убедитесь, что:

табло "ОСВЕЩ. ВЫХ. АВАР." на верхнем пульте погасло;

загорелись по две лампы СЛМ-61 в световых указателях "ВЫХОД";

загорелась лампа в светильнике СО, установленном около открытого аварийного выхода.

Выключите переключатель "ОСВЕЩЕНИЕ ВЫХОДОВ АВАРИЙНОЕ" на шитке бортпроводника N1 и убедитесь, что табло и лампы погасли.

14. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ

АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ ОГНЕЙ И МАЯКА

Пункт РО 33.40.00.В

Трудоемкость 0,005 чел*ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Подключите к самолету аэродромные источники постоянного и переменного тока.

2. Предмет проверки и технические требования.

2.1. Горение сигнальных ламп на панели "КОНТРОЛЬ НАВИГАЦИОННЫХ ОГНЕЙ И МАЯКОВ" при нажатой кнопке "КОНТРОЛЬ".

3. Последовательность проведения проверки.

3.1. Включите АЗР-ы "АНО" и "МАЯК" на верхнем пульте.

3.2. На левом вертикальном пульте, на панели "КОНТРОЛЬ НАВИГАЦИОННЫХ ОГНЕЙ И МАЯКОВ" нажмите кнопку "КОНТРОЛЬ".

Убедитесь, что горят сигнальные лампы.

Отпустите кнопку "КОНТРОЛЬ" - сигнальные лампы должны погаснуть.

4. Заключительные работы.

4.1. Отключите от самолета аэродромные источники электропитания.

15. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ФАР

Пункт РО 33.40.00Г

Трудоемкость 0,033 чел*ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Подключите к самолету аэродромный источник электропитания постоянного тока.

2. Последовательность проведения проверки.

2.1. Включите АЗР "ФАРЫ ЛЕВ. ФЮЗ.", "ФАРЫ ПРАВЫЕ КРЫЛА" и поз. "САС СРЕДН." на правой панели АЗР.

2.2. Установите переключатель "ФАРЫ ФЮЗЕЛЯЖ ВЫПУСК-УБОРКА" в положение "ВЫПУСК":

выпускаются левая и правая фюзеляжные фары ПРФ-4М;

работает в проблесковом режиме "ЦСО ДВЕРИ ФАРЫ" на центральной панели приборной доски.

2.3. Установите переключатель "ФАРЫ ФЮЗЕЛЯЖ ПОСАДКА-ОТКЛ. - РУЛЕЖКА" в положения:

"ПОСАДКА" - загораются посадочные нити фар;

"РУЛЕЖКА" - гаснут посадочные нити и загораются рулежные нити фар;

"ОТКЛ." - гаснут рулежные нити фар.

2.4. Установите переключатель "ФАРЫ ФЮЗЕЛЯЖА ВЫПУСК-УБОРКА" в положение "УБОРКА":

убираются левая и правая фюзеляжные фары ПРФ-4М;

гаснет "ЦСО ДВЕРИ ФАРЫ" на центральной панели приборной доски.

2.5. Установите переключатель "ФАРЫ КРЫЛО-ВЫПУСК-УБОРКА" в положение "ВЫПУСК":

выпускаются левая и правая фары ПРФ-4М, установленные в зализак крыла;

работает в проблесковом режиме "ЦСО ДВЕРИ ФАРЫ" на центральной панели приборной доски.

2.6. Установите переключатель "ФАРЫ КРЫЛО ПОСАДКА-ОТКЛ. - РУЛЕЖКА" в положения:

"ПОСАДКА" - загораются посадочные нити фар;

"РУЛЕЖКА" - гаснут посадочные нити и загораются рулежные нити фар;

"ОТКЛ." - гаснут рулежные нити фар.

2.7. Установите переключатель "ФАРЫ КРЫЛО ВЫПУСК-УБОРКА" в положение "УБОРКА":

убираются левая и правая фары ПРФ-4М;

гаснет ЦСО "ДВЕРИ ФАРЫ" на центральной панели приборной доски.

2.8. Выключите АЗР "ФАРЫ ЛЕВ. ФЮЗ." и "ФАРЫ ЛЕВ. КРЫЛА" на ле-

вой панели АЗР-ов.

Выключите АЗР "ФАРЫ ПРАВЫЕ ФЮЗ.", "ФАРЫ ПРАВЫЕ КРЫЛА" и "СРЕДН." на правой панели АЗР-ов.

2. 9. Включите АЗР "ШАССИ СВЕТ" на правой панели АЗР-ов и переключатель "ФАРА РУЛЕЖНАЯ ОТКЛ. -РУЛЕЖ." установите в положение "РУЛЕЖ. ".

Убедитесь, что горит рулежная фара ФР-9, установленная на передней опоре шасси.

2. 10. Переключатель "ФАРА РУЛЕЖНАЯ ОТКЛ. -РУЛЕЖ." установите в положение "ОТКЛ.". Убедитесь, что фара погасла.

Выключите АЗР "СИГН. ШАССИ СВЕТ" на правой панели АЗР-ов.

2. 11. На верхнем пульте включите АЗР "ПОДСВЕТ КРЫЛА". Убедитесь, что загораются фары ФПК-250 подсвета передних кромок крыла на левом и правом бортах фюзеляжа.

Выключите АЗР "ПОДСВЕТ КРЫЛА" на верхнем пульте в кабине экипажа. Убедитесь, что фары ФПУ-250 погасли.

3. 0. Заключительные работы.

3. 1. Отключите от самолета аэродромный источник электропитания постоянного тока.

16. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОСВЕЩЕНИЯ КАБИНЫ ЭКИПАЖА

Пункт РО 33. 10. 00 В

Трудоемкость 0, 033 чел*ч

1. Подготовительные работы.

1. 1. Подключите к самолету аэродромные источники электропитания постоянного и переменного тока.

2. Предмет проверки и технические требования.

2. 1. Горение ламп подсвета приборов, светильников и светопроводов на приборной доске и пультах:

должно быть после включения выключателя "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ ОБЩЕЕ" на верхнем пульте;

яркость горения регулируется ручками переключателей "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ ЛЕВОЕ" - на левом пульте и "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ ПРАВОЕ СРЕДНЕЕ" - на правом пульте.

2. 2. Горение ламп подсвета приборов ПКП-72-8, ПНП-72-6И, АГР-74-10, ПУ Р-СТ БАКЛАН, ПУ АРК-15И ЛЕВ. командира корабля, светильников заливающего освещения СТ-1 над приборной доской в аварийном режиме работы:

должно быть при установке переключателей на верхнем пульте "АВАР. ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРНОЙ ДОСКИ" в положение "ЛЕВ. РУЧН." и "ЦЕНТР. ПРАВ. РУЧН. ";

должно быть при установке переключателей на верхнем пульте "АВАР. ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРНОЙ ДОСКИ" в положение , "ЛЕВ. АВТОМ." и

"ЦЕНТР. ПРАВ. АВТОМ. ", а переключателя "АВАР. 115 В" в положение "РУЧН. ";

яркость горения регулируется переключателем "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ - АВАРИЙНОЕ" на левом пульте.

2.3. Горение плафонов общего освещения кабины экипажа (на стенке шп. 7):

должно быть при установке выключателя "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ-ПЛАФОНЫ" в положение "ВКЛ." на верхнем пульте;

яркость горения плафонов плавно изменяется в зависимости от положения ручки "ПЛАФОНЫ КАБИНЫ" на левом пульте.

2.4. Горение светильников СБК на левом и правом бортах:

должно быть при установке выключателя "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ-СБК" в положение "ВКЛ." на верхнем пульте;

яркость горения светильников плавно изменяется в зависимости от положения встроенных реостатов СБК.

3. Последовательность выполнения проверки.

3.1. В кабине экипажа на верхнем пульте включите выключатель "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ-ОБЩЕЕ". Убедитесь, что горят лампы подсвета приборов, светильников, светопроводов на приборной доске и пультах.

3.1.1. С помощью ручки переключателя "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ ЛЕВОЕ" на левом пульте убедитесь, что регулируется яркость ламп подсвета приборов, светильников и светопроводов, установленных на левых панелях приборной доски, на левом пульте и светильников заливающего света.

3.1.2. С помощью ручки переключателя "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ ПРАВОЕ" на правом пульте убедитесь, что регулируется яркость ламп подсвета приборов, светильников и светопроводов, установленных на средней и правой панелях приборной доски и светильников заливающего света.

3.1.3. С помощью ручки переключателя "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ СРЕДНЕЕ" на правом пульте убедитесь, что регулируется яркость горения ламп подсвета приборов, светильников и светопроводов, установленных на верхнем и среднем пультах.

3.1.4. Выключите выключатель "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ ОБЩЕЕ". Убедитесь, что погасли лампы подсвета приборов, светильников и светопроводов на приборной доске и пульте.

3.2. На верхнем пульте включите переключатель "АВАР. 115 В" в положение "РУЧН." и убедитесь, что горят лампы подсвета приборов ПКП-72-8, ПНП-62-6М, АГР-74-10 ПУ Р/СТ БАКЛАН, ПУ АРК-15М ЛЕВ. командира корабля и светильники заливающего освещения СТ-1 над приборной доской (автоматическое включение в аварийный режим работы).

3.2.1. На верхнем пульте переключателя "АВАРИЙНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРНОЙ ДОСКИ" установите в положение "ЛЕВ. РУЧН." и "ЦЕНТР. ПРАВ. РУЧН.". Убедитесь, что лампы, указанные в п. 3.2, продол-

жают гореть.

3.2.2. Проверьте, что яркость горения ламп регулируется переключателем "РЕГУЛИРОВКА ОСВЕЩЕНИЯ-АВАРИЙНОЕ", расположенным на левом пульте. Убедитесь, что в крайнем положении ("ВЫКЛ.") освещение имеется.

3.2.3. Переключатель "АВАР.115 В" установите в положение "АВТОМ". Переключатели "АВАРИЙНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ ПРИБОРНОЙ ДОСКИ" установите в положения "ЛЕВ. АВТОМ." и "ЦЕНТР. ПРАВ. АВТОМ.". Закройте колпачки переключателей и опломбируйте. Убедитесь, что аварийное освещение погасло.

3.3. На верхнем пульте выключатель "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ-ПЛАФОНЫ" установите в положение "ВКЛ.". Убедитесь, что горят два плафона в кабине экипажа на стенке шп. 7.

3.3.1. Проверьте, что яркость горения плафонов плавно изменяется в зависимости от положения ручки "ПЛАФОНЫ КАБИНЫ" на левом пульте.

3.3.2. В РУ 27 В правом выключите АЗС "ИНД. ОСВЕЩ. ПРАВ. БОРТА" (имитация отказа 2-х ВУ или 3-х генераторов). Убедитесь, что правый плафон в кабине экипажа погас, а левый продолжает гореть. Включите АЗС - правый плафон в кабине экипажа должен загореться.

3.3.3. Выключите выключатель "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ-ПЛАФОНЫ". Убедитесь, что плафоны погасли.

3.4. На верхнем пульте выключатель "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ - СБК" установите в положение "ВКЛ." Убедитесь, что горят два светильника СБК (на левом и правом бортах).

3.4.1. Проверьте, что яркость горения светильников СБК плавно изменяется в зависимости от положения встроенных реостатов в СБК.

3.4.2. Выключите выключатель "ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ - СБК". Убедитесь, что светильники погасли.

4. Заключительные работы.

4.1. Отключите от самолета аэродромные источники электропитания постоянного и переменного тока.

17. ПРОВЕРКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ПОЖАРНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

Пункт РО 26.10.00 Г

Трудоемкость, 0,3 часа

1. Подготовительные работы.

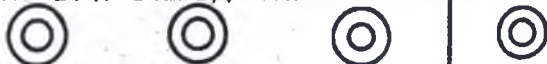
1.1. Подключите к бортовой электросети самолета аэродромный источник электропитания.

2. Предмет проверки и технические требования.

2.1. Панель "ПОЖАРНАЯ СИСТЕМА" на верхнем пульте кабины экипажа и центральный огонь "ПОЖАР" на центральной панели приборной

ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СИСТЕМА

ПОЖАР В ОТСЕКЕ ДВИГАТЕЛЯ
ЛЕВЫЙ СРЕДН. ПРАВЫЙ
ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ ПОЖАРОГАШЕНИЯ



ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ПОЖАРОГАШЕНИЯ



ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ ТОПЛИВА
ОТКРЫТ ОТКРЫТ ОТКРЫТ



ЗАКРЫТ ЗАКРЫТ ЗАКРЫТ
ОТСЕЧНЫЕ КЛАПАНЫ ГИДРО.

ЛЕВ
ОТКРЫТ



ЗАКРЫТ

СРЕДН.
ОТКРЫТ



ЗАКРЫТ

ОТКРЫТ



ЗАКРЫТ

ВСУ

ОГНЕТУШИТЕЛЬ
ЗАРЯЖЕН
I ОЧЕРЕДЬ



ОГНЕТУШИТЕЛЬ
ЗАРЯЖЕН
II ОЧЕРЕДЬ



ПОЖАР В
ОТСЕКЕ

ПЕРЕДН.
ГРУЗОВ.
ОТС ДЫМ

ПЕРЕДН.
ГРУЗОВ.
ОТС. ПОЖАР

ЛЕВОЕ ПРАВОЕ
ШАССИ ШАССИ

ЗАДНИЙ
ГРУЗОВ.
ОТС ДЫМ

ЗАДНИЙ
ГРУЗОВ.
ОТС. ПОЖАР

ТЕХНИЧ.
ОТСЕК

ВКЛЮЧЕНИЕ ППС
РАБОТА



КОНТРОЛЬ

НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ
ППС

ОТКЛ



3К

ОТКЛ



7К

4К

2К

8К

6К

доски пилотов, сирена.

При проверке сигнализации о пожаре путем установки переключателя "ВКЛЮЧЕНИЕ ППС РАБОТА-ОТК-КОНТРОЛЬ" в положение "КОНТРОЛЬ" и переключения "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ ППС" последовательно в положение всех восьми каналов должны загораться лампы-кнопки и табло, которые отмечены в нижеприведенной таблице знаком "+".

№№	Наименование ламп-кнопок и табло	Положение переключателя "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ ППС"							
		1К	2К	3К	4К	5К	6К	7К	8К
1.	Лампы-кнопки "ПОЖАР В ОТСЕКЕ ДВИГАТЕ- ЛЯ": левый средний правый BCV	+	+	+	+	+	+	+	+
2.	ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ ПОЖАРОГАШЕНИЯ Сигнальное табло "ПОЖАР В ОТСЕКЕ": "ПЕРЕДН. ГРУЗ. ОТСЕК ДЫМ" "ПЕРЕДН. ГРУЗ. ОТСЕК ПОЖАР" "ЛЕВ. ШАССИ" "ПРАВ. ШАССИ" "ЗАДН. ГРУЗ. ОТСЕК ДЫМ" "ЗАДНИЙ ГРУЗ. ОТСЕК ПОЖАР" "ТЕХ. ОТСЕК"	+	+	+	+				
3.	Центральный огонь "ПОЖАР" (мигающий) и звуковой сигнал сирены.								

При нажатии на центральный огонь "ПОЖАР" звуковой сигнал отключается и центральный огонь "ПОЖАР" горит ровным светом.

В промежуточных положениях переключателя "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ" все лампы-кнопки и сигнальные табло должны гаснуть.

3. Последовательность проведения проверки.

3.1. Включите в кабине экипажа:

на левой панели АЗР "СИГН. ПОЖАРА №1 И ШАССИ";

на правой панели АЗР "СИГНАЛИЗ. ПОЖАРА №2, БАГАЖН. КОНТР. "

3.2. Установите переключатель "ВКЛЮЧЕНИЕ ППС РАБОТА-ОТКЛ-КОНТРОЛЬ" в положение "КОНТРОЛЬ".

3.3. Установите левый переключатель "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ ППС" последовательно в положения: 1V, между 1К и 2К, между

2К и 3К, 3К, между 3К и 4К, 4К, любое промежуточное положение между каналами.

Проверьте в каждом положении переключателя правильность работы сигнализации согласно требованиям раздела 2.0 настоящей технологической карты.

3.4. Установите левый переключатель "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ ППС" в положение "ОТКЛ. ".

3.5. Установите правый переключатель "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ ППС" последовательно в положения: 5К, между 5К и 6К, 6К, между 6К и 7К, 7К, между 7К и 8К, 8К, любое промежуточное положение между каналами. Проверьте в каждом положении переключателя правильность работы сигнализации согласно требованиям раздела 2.0 настоящей технологической карты.

3.6. Установите правый переключатель "НАЗЕМНЫЙ КОНТРОЛЬ СИГНАЛИЗАЦИИ ППС" в положение "ОТКЛ. ".

3.7. Установите переключатель "ВКЛЮЧЕНИЕ ППС РАБОТА-ОТКЛ-КОНТРОЛЬ" в положение "РАБОТА".

3.8. Выключите: на левой панели АЗР - "СИГН. ПОЖАРА N1 и ШАС-СИ"; на правой панели АЗР - "СИГНАЛИЗ. ПОЖАРА N2, БАГАЖН. КОНТР. ".

4. Заключительные работы.

4.1. Отключите от бортовой электросети самолета аэродромный источник электропитания.

18. ПРОВЕРКА ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ПИРОПАТРОНОВ

ПП (ППЗ) ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ УБЦ-10-4

Пункт РО 26. 20. 00 Е

Трудоемкость 0,3 чел.ч

1. Подготовительные работы.

1.1. Подключите к бортовой электросети самолета аэродромный источник электропитания током.

2. Предмет проверки и технические требования.

2.1. Зеленые сигнальные лампы "ОГНЕТУШИТЕЛЬ ЗАРЯЖЕН 1 ОЧЕРЕДЬ", "ОГНЕТУШИТЕЛЬ ЗАРЯЖЕН 2 ОЧЕРЕДЬ" на панели "ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СИСТЕМА" на верхнем пульте в кабине экипажа.

При исправных электрических цепях пиропатронов 7ПП (ППЗ) после включения АЗР "ПОЖАРОГАШЕНИЕ 1 ОЧЕР." и "ГАШЕН. 2 ОЧЕРЕД." зеленые лампы должны гореть.

3. Последовательность проведения проверки.

3.1. Включите в кабине экипажа:

на левой панели АЗР "ПОЖАРОГАШЕНИЕ 1 ОЧЕР. ";

на правой панели АЗР "ГАШЕН. 2 ОЧЕР. ".

3.2. Проверьте положение переключателя "ВКЛЮЧЕНИЕ ППСБ, который должен находиться в положении "РАБОТА".

3.3. Проверьте исправность электрических цепей пиропатронов по горению зеленых сигнальных ламп.

3.4. Выключите АЗР-ы "ПОЖАРОГАШЕНИЯ 1 ОЧЕР." (левая панель) и "ГАШЕН. 2 ОЧЕР." (правая панель).

4. Заключительные работы

4.1. Отключите от бортовой электросети самолета аэродромный источник электропитания.

Учебное издание

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ САМОЛЕТА ЯК-42**

методические указания

Составитель: Н.Н.Игонин

Самарский государственный аэрокосмический университет
имени академика С.П. Королёва.
443086, г. Самара, Московское шоссе, 34.