

РАЗДЕЛ 8

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТА

8.1	ВВЕДЕНИЕ.....	8-2
8.2	ПЕРИОДИЧНОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРОВ	8-2
8.3	МОДИФИКАЦИЯ И РЕМОНТ САМОЛЕТА.....	8-3
8.4	ОБСЛУЖИВАНИЕ	8-3
	8.4.1 ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ	8-3
	8.4.2 ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА В МАСЛОСИСТЕМЕ ДВИГАТЕЛЯ.....	8-4
	8.4.3 ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА РЕДУКТОРА	8-4
	8.4.4 ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ В ПНЕВМАТИКАХ	8-5
8.5	НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ/ТРАНСПОРТИРОВКА	8-6
	8.5.1 НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	8-6
	8.5.2 СТОЯНКА	8-7
	8.5.3 ШВАРТОВКА	8-9
	8.5.4 ВЫВЕШИВАНИЕ САМОЛЕТА.....	8-9
8.6	ЧИСТКА И УХОД ЗА МАТЕРИАЛАМИ	8-10
	8.6.1 ОКРАШЕННЫЕ ПОВЕРХНОСТИ.....	8-10
	8.6.2 ФОНАРЬ И ЗАДНЯЯ ДВЕРЬ	8-11
	8.6.3 ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ	8-11
	8.6.4 ДВИГАТЕЛЬ.....	8-11
	8.6.5 ВНУТРЕННИЕ ПОВЕРХНОСТИ	8-11
8.7	ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА НА ЗЕМЛЕ	8-12

8.1 ВВЕДЕНИЕ

В разделе 8 приводятся рекомендованные изготовителем процедуры наземного и технического обслуживания самолета. Требования к контролю и техническому обслуживанию самолета приведены в Руководстве по техническому обслуживанию самолета (док. № 7.02.15). Для обеспечения необходимых летно-технических характеристик и надежности самолета необходимо строго соблюдать эти требования.

8.2 ПЕРИОДИЧНОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРОВ

Плановые осмотры проводятся каждые 100, 200, 1000 и 2000 часов. Годовые осмотры должны проводиться вне зависимости от фактического числа летных часов. Через 3—6 часов работы нового двигателя необходимо провести его разовую проверку. Контрольный перечень работ при осмотре приводится в Руководстве по техническому обслуживанию самолета (раздел 05).

При проведении технического обслуживания двигателя и воздушного винта необходимо выполнять требования Руководств по эксплуатации, Инструкций по обслуживанию, Эксплуатационных циркуляров и Эксплуатационных бюллетеней компаний Austro Engine и mt-Propeller в последней действующей редакции. При осмотре планера необходимо выполнять требования изданных изготовителем технологических карт/руководств, Эксплуатационных бюллетеней и Инструкций по обслуживанию в последней действующей редакции.

ВНИМАНИЕ

Внеплановое техническое обслуживание проводится в следующих случаях:

- после жесткой посадки
- после удара по воздушному винту
- после пожара двигателя
- после удара молнии
- при возникновении других неисправностей и повреждений

Порядок проведения внепланового технического обслуживания описан в Руководстве по техническому обслуживанию самолета (док. № 7.02.15; раздел 05-50).

8.3 МОДИФИКАЦИЯ И РЕМОНТ САМОЛЕТА

Модификация и ремонт самолета могут проводиться только в соответствии с Руководством по техническому обслуживанию самолета (док. № 7.02.15), и только уполномоченным персоналом.

8.4 ОБСЛУЖИВАНИЕ

8.4.1 ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не допускается нахождение рядом с топливом пламени, искр и источников тепла. Топливо обладает высокой горючестью. Возгорание топлива может привести к травмам и повреждению самолета.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Не допускать попадания топлива на кожу. Это может привести к развитию кожных заболеваний.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Перед заправкой топливом необходимо заземлить самолет и топливозаправщик. Невыполнение этого требования может привести к возгоранию топлива во время заправки под действием статического электричества.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Во время заправки необходимо иметь в наличии огнетушитель соответствующего типа и мощности.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

В зоне заправки отключить все наземное оборудование.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Во время заправки запрещается пользоваться электрическими выключателями в самолете.

ВНИМАНИЕ

Использовать только разрешенные к применению марки топлива (см. раздел 2).

1. Заземлить самолет и топливозаправщик.
2. Снять крышку заливной горловины топливного бака (расположена в верхней части консоли крыла). Проверить трос крепления крышки на наличие повреждений.
3. Произвести заправку самолета.
4. Установить на место крышку заливной горловины топливного бака.
5. Повторить действия 2–4 для заправки бака в другом крыле.
6. Отсоединить кабель заземления от самолета и топливозаправщика.

8.4.2 ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА В МАСЛОСИСТЕМЕ ДВИГАТЕЛЯ

1. Открыть смотровой люк в нижней части верхнего левого капота.
2. Снять крышку заливной горловины.
3. Очистить масляный щуп.
4. Установить на место крышку заливной горловины.
5. Еще раз снять крышку заливной горловины.
6. Проверить уровень масла по щупу.
7. При необходимости долить масло в маслосистему двигателя и повторить действия 3–6.
8. Установить на место крышку заливной горловины.
9. Закрыть смотровой люк.
10. Повторить действия 1–9 для другого двигателя.

8.4.3 ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА РЕДУКТОРА

1. Открыть смотровой люк в нижней части верхнего левого капота.
2. Проверить уровень масла редуктора через смотровое отверстие, пользуясь фонарем.
3. Закрыть смотровой люк.
4. Повторить действия 1–3 для другого двигателя.

8.4.4 ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ В ПНЕВМАТИКАХ

1. Снять пылезащитный колпачок с золотника клапана, повернув его против часовой стрелки.
2. Присоединить к золотнику манометр для проверки давления в шинах, проверить давление.
3. При необходимости подкачать или спустить пневматики (давление в пневматике носового колеса должно составлять 6,0 бар / 87 фунт/кв. дюйм, в пневматиках основных опор шасси – 4,7 бар / 68 фунт/кв. дюйм).
4. Установить пылезащитный колпачок на золотник клапана, повернув его по часовой стрелке.

8.5 НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ/ТРАНСПОРТИРОВКА

8.5.1 НАЗЕМНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Для наземного перемещения самолета рекомендуется использовать буксировочное водило, которое можно приобрести у изготовителя. Буксировочное водило устанавливается в предназначенное для этого отверстие в колесе носовой опоры шасси, как показано на рисунке.



Буксировочное водило

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Перед запуском двигателя буксировочное водило необходимо демонтировать.

ВНИМАНИЕ

Буксировочное водило разрешается использовать только для перемещения самолета вручную. После перемещения самолета буксировочное водило необходимо демонтировать.

ВНИМАНИЕ

Буксировка самолета при помощи буксировочных транспортных средств не допускается.

ПРИМЕЧАНИЕ

Если двигатель не запускался более 4 недель, необходимо выполнить наземное опробование двигателя. См. Руководство по эксплуатации двигателя АЕ (док. № Е4.01.01, последняя редакция).

8.5.2 СТОЯНКА

Для кратковременной стоянки необходимо развернуть самолет против ветра, затянуть стояночный тормоз и убрать закрылки. Для продолжительной или неохраняемой стоянки, а также в условиях непредсказуемого направления и скорости ветра самолет необходимо пришвартовать, прикрепив его к земле, или поставить в ангар. Рекомендуется оставлять самолет для стоянки в ангаре.

Стопор рулевых поверхностей

У изготовителя можно приобрести стопор рулевых поверхностей, который можно использовать для блокировки основных органов управления самолетом. Стопор рулевых поверхностей рекомендуется устанавливать при постановке самолета на стоянку вне ангара, поскольку в противном случае при сильном попутном ветре возможно отклонение рулевых поверхностей до упоров. Это может привести к чрезмерному износу или повреждению поверхностей.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Перед полетом стопор рулевых поверхностей необходимо демонтировать.

Порядок установки стопора рулевых поверхностей:

1. Отжать педали управления рулем направления в крайнее переднее положение.
2. Прикрепить стопор рулевых поверхностей к педалям.
3. Закрепить ручку управления, один раз обмотав вокруг нее ремни.
4. Прикрепить замки и затянуть ремни.

Демонтаж стопора производится в обратном порядке.



8.5.3 ШВАРТОВКА

Рядом с нижним концом киля самолета предусмотрено отверстие, которое можно использовать для швартовки самолета. Кроме того, на каждом крыле рядом с законцовкой возможна установка специальных проушин с метрической резьбой М8, которые могут использоваться в качестве узлов швартовки.

8.5.4 ВЫВЕШИВАНИЕ САМОЛЕТА

Для вывешивания самолета его необходимо установить на подъемники в двух точках, расположенных на нижней стороне левой и правой корневых нервюр центроплана, а также на киле.

8.6 ЧИСТКА И УХОД ЗА МАТЕРИАЛАМИ

ВНИМАНИЕ

Самолет необходимо содержать в чистоте. Чистая светоотражающая поверхность предотвращает перегрев самолета.

ВНИМАНИЕ

Чрезмерное загрязнение самолета ухудшает его летные характеристики.

8.6.1 ОКРАШЕННЫЕ ПОВЕРХНОСТИ

Вся поверхность самолета окрашена белой двухкомпонентной краской, устойчивой к атмосферным воздействиям. Тем не менее, рекомендуется обеспечить защиту самолета от влаги и сырости. Не рекомендуется для продолжительной стоянки оставлять самолет вне ангара.

Для удаления грязи, насекомых и т.п. достаточно вымыть самолет чистой водой или водой с добавлением мягкого моющего средства. Для удаления трудно удаляемых пятен можно пользоваться автомобильными чистящими средствами. Чтобы упростить удаление грязи, рекомендуется чистить самолет после завершения летного дня, чтобы исключить засыхание грязи на поверхностях.

Для удаления пятен масла, гари и т.п. с нижней части фюзеляжа можно пользоваться специальными моющими средствами. Перед началом работы необходимо убедиться, что моющее средство не повредит поверхность краски. Для защиты лакокрасочных поверхностей следует пользоваться обычными автомобильными защитными средствами.

8.6.2 ФОНАРЬ И ЗАДНЯЯ ДВЕРЬ

Фонарь кабины, заднюю дверь и заднее окно следует чистить чистящим средством Plexiklar или любым другим чистящим средством для акрилового стекла; при отсутствии такого средства пользоваться слегка теплой водой. В завершение чистки вытереть поверхность чистой замшей или мягкой тканью. Запрещается тереть и полировать сухое акриловое стекло.

8.6.3 ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ

В случае повреждения или неисправностей воздушного винта в ходе эксплуатации необходимо провести осмотр винта. Осмотр должен проводиться уполномоченным персоналом.

Поверхность

Винт окрашен полиуретановой или акриловой краской, устойчивой почти ко всем растворителям. Для чистки и защиты лопастей можно пользоваться обычными автомобильными чистящими и защитными средствами. Проникновение влаги во внутренние деревянные части лопастей категорически не допускается. При возникновении сомнений необходимо проконсультироваться с инспектором соответствующей категории.

8.6.4 ДВИГАТЕЛЬ

Чистка двигателя производится в ходе плановых осмотров.

8.6.5 ВНУТРЕННИЕ ПОВЕРХНОСТИ

Для чистки внутренних поверхностей следует пользоваться пылесосом. Все незакрепленные предметы (ручки, сумки и т.п.) необходимо убрать из кабины или убрать в соответствующие ящики и закрепить.

Для чистки приборов пользоваться сухой мягкой тканью. Пластмассовые поверхности протереть тканью, смоченной в воде без добавления моющих средств.

Кожаные поверхности обработать средством для защиты кожи в течение 3 месяцев с момента приобретения нового самолета, затем повторять обработку с периодичностью 3–6 месяцев. Для очистки кожаных поверхностей пользоваться мягким моющим средством для кожи и мягкой щеткой для чистки кожи.

Следует помнить, что окна из акрилового стекла пропускают ультрафиолетовое солнечное излучение.

8.7 ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА НА ЗЕМЛЕ

Разрешенные противообледенительные жидкости:

Изготовитель	Наименование
Kilfrost	TKS 80
Aeroshell	Compound 07
	AL-5 (DTD 406B)

1. Очистить самолет от снега, пользуясь мягкой щеткой.
2. Нанести противообледенительную жидкость на обледеневшие поверхности, пользуясь пригодным для этого разбрызгивателем.
3. Мягкой тканью насухо протереть самолет.