

Лист утверждения изданию не подлежит

Утверждаю



Зам. Главного конструктора
ГП «АНТОНОВ»

И. А. Ильин

« 30 » 10 2019 г.

БЮЛЛЕТЕНЬ № 1530-БЭ-Г

По вопросу:

Информирование авиационных предприятий, эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию авиационной техники, ремонтных организаций гражданской авиации о ресурсах и сроках службы самолетов Ан-24 (всех модификаций), внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, их агрегатов и комплектующих изделий

Начальник Управления поддержания летной годности
воздушных судов Росавиации

В.В. Кудинов

Введен в действие

«20» 11 2019

Согласовано

Заместитель директора

НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА

К.А. Арепьев

«18» ноября 2019 г.

Согласовано

Директор НЦ ПЛГВС

ГосНИИ ГА

М.С. Громов

«19» ноября 2019 г.

БЮЛЛЕТЕНЬ № 1530-БЭ-Г

По вопросу: Информирование авиационных предприятий, эксплуатантов, организаций по техническому обслуживанию авиационной техники, ремонтных организаций гражданской авиации о ресурсах и сроках службы самолетов Ан-24 всех модификаций, внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, их агрегатов и комплектующих изделий

1. Настоящим бюллетенем авиационные предприятия, эксплуатанты, организации по техническому обслуживанию авиационной техники, ремонтные организации гражданской авиации информируются о том, что самолетам типа Ан-24 (всех модификаций, в т.ч. с увеличенной взлетной массой), внесенным в государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, устанавливаются следующие значения ресурсов и сроков службы:

1.1. Назначенные ресурс и срок службы 80000 летных часов, 47000 полетов и 60 лет.

1.2. Ресурс и срок службы до очередного капитального ремонта 26000 летных часов, 12000 полетов и 30 лет.

2. Ресурсы и/или сроки службы, устанавливаемые настоящим бюллетенем, отрабатываются при следующих условиях:

2.1. Эксплуатации и ремонта самолетов в соответствии с действующей эксплуатационной документацией, ТРС и с учетом требований настоящего бюллетеня.

2.2. Выполнении работ согласно приложению 1 к настоящему бюллетеню.

2.3. Эксплуатации КИ в соответствии с Перечнем № АН-24-23/112 с изменениями и дополнениями на 01.03.2006 (приложение № 1 к письму УНПЛГ ГВС от 24.04.2006 № 5.10-32ГА) к бюллетеню № 1375-БЭ-Г с учетом п. 5.2 настоящего бюллетеня.

2.4. Поэтапной отработки ресурсов и/или сроков службы с проведением исследования технического состояния и фактических условий эксплуатации каждого самолета, его систем, КИ с периодичностью:

2.4.1. Не более 3000 летных часов, 2200 полетов – в условиях эксплуатации, которые отсчитываются от фактической наработки ВС на дату утверждения нового решения;

2.4.2. Не более 2 лет непосредственной эксплуатации – в условиях эксплуатации, которые отсчитываются:

- с даты окончания действия предыдущего Решения, если срок его действия не истек;

- с даты утверждения нового Решения, если срок действия предыдущего Решения истек.

2.4.3. Не более 5000 летных часов, 5000 полетов, 5 лет непосредственной эксплуатации, которые отсчитываются с даты выполнения капитального ремонта – при выполнении капитального ремонта.

Допуск к очередному этапу отработки ресурсов и/или сроков службы осуществляется на основании решения, оформленного индивидуально для каждого экземпляра самолета в соответствии с п. 3.6 настоящего бюллетеня.

3. Поэтапную отработку ресурсов и сроков службы самолетам Ан-24 ГА РФ в пределах, указанных в п. 1 настоящего бюллетеня, выполнять с оформлением следующей документации:

3.1. Письменного обращения (заявки) эксплуатанта самолета к Разработчику ВС (ГП «АНТОНОВ») о предмете работ и необходимых параметрах очередного этапа отработки ресурсов и/или сроков службы, представляемого по установленной форме (приложение 2 к настоящему бюллетеню), а также к другим участникам работ.

3.2. Программы сервисных работ по исследованию технического состояния самолета, разработанной ГП «АНТОНОВ» и согласованной научно-исследовательскими институтами гражданской авиации на основании заявки эксплуатанта.

Участники и объем выполняемых работ определяются программой сервисных работ по исследованию технического состояния самолета.

3.3. Акта оценки технического состояния самолета, в котором отражены результаты выполненных работ согласно программе сервисных работ по исследованию технического состояния самолета. Акт должен быть утвержден эксплуатантом самолета и согласован организацией по ТО АТ, проводившей работы по программе, а в случае поэтапной отработки ресурса и/или срока службы после последнего капитального ремонта свыше 5000 летных часов, 5000 полетов, 5 лет или выполнения капитального ремонта – ремонтной организацией гражданской авиации.

3.4. Акта об устранении дефектов и другой доказательной документации согласно программе сервисных работ по исследованию технического состояния самолета.

3.5. Совместных заключений ГП «АНТОНОВ» и научно-исследовательских институтов авиационной промышленности и гражданской авиации об условиях отработки очередного этапа ресурсов и/или сроков службы по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации, о сохранении летной годности ВС и о возможности дальнейшей эксплуатации агрегатов и комплектующих изделий.

3.6. Совместного решения ГП «АНТОНОВ» и научно-исследовательских институтов гражданской авиации о продолжении эксплуатации ВС до отработки очередного этапа ресурса и/или срока службы, подготовленного на основании заключений, указанных в п. 3.5 настоящего бюллетеня.

4. На основании решения, указанного в п. 3.6 настоящего бюллетеня, эксплуатантом вносится соответствующая запись в формуляр планера самолета.

5. Для КИ самолетов Ан-24 при эксплуатации ВС до отработки очередного этапа ресурсов и сроков службы до значений, указанных в п. 1 настоящего бюллетеня, следует руководствоваться п.п. 2.1, 2.3 настоящего бюллетеня и следующими дополнительными условиями:

5.1. Представлении в обращении (заявке) эксплуатанта самолета (см. п. 3.1 настоящего бюллетеня) необходимого перечня КИ, которые планируется эксплуатировать до отработки экземпляром ВС очередного этапа ресурсов и сроков службы.

5.2. Эксплуатации КИ, при их удовлетворительном техническом состоянии, в пределах граничных величин параметров очередного этапа отработки ресурсов

и/или сроков службы, с учетом требований Перечня № АН-24-23/112 с изменениями и дополнениями на 01.03.2006 (Приложение № 1 к письму УНПЛГ ГВС от 24.04.2006 № 5.10-32ГА) к бюллетеню № 1375-БЭ-Г (за исключением выполнения замен деталей с ограниченным ресурсом по п.п. 18, 19, 23, 24, 26, 28, 29 и уха черт. 24-4203-70 по п. 38 Перечня № АН-24-23/112)¹ и заключений, указанных в п. 3.5 настоящего бюллетеня.

6. Электропровода марки БПВЛ самолетов Ан-24 эксплуатировать в пределах назначенного срока службы свыше 50 лет после проведения Научным центром научно-исследовательского института гражданской авиации и ГП «АНТОНОВ» дополнительных исследований проводов, отработавших календарный срок службы 48-50 лет в соответствии с ММ 16.1.203-88/91.

До проведения вышеуказанных исследований проводов, эксплуатацию самолетов Ан-24 свыше 50 лет проводить после получения положительных результатов индивидуального исследования электропроводки каждого экземпляра ВС и опыта эксплуатации.

7. Указанные в п. 1 ресурсы и сроки службы не распространяются на самолеты, приобретенные российскими эксплуатантами за пределами Российской Федерации. Вопрос о продолжении эксплуатации этих самолетов решается Разработчиком ВС с привлечением научно-исследовательских институтов ГА в индивидуальном порядке, одновременно с проведением процедуры перевода самолета на эксплуатацию по действующей в Российской Федерации документации (указание ГСГА от 24.01.2001 № 24.9-8ГА).

8. Бюллетень № 1520-БЭ-Г, введенный в действие письмом РОСАВИАЦИИ от 24.09.2015 № 03.02-1208, считать утратившим силу.

¹ а) Ресурс крестовины черт. 24-5710-243 – 22700 полетов.

б) Трос черт. 24-5104-60 системы стопорения рулей и элеронов эксплуатировать свыше наработки троса 15000 летных часов в пределах наработки п.п.р. самолета 26000 летных часов при условии удовлетворительного технического состояния троса, оцениваемого на каждой форме периодического ТО по технологии ТК № 16 ТУ вып. 2.05, изд. 2005 г.

В случае обнаружения обрывов нитей в тросе черт. 24-5104-60 на длине рабочего хода троса на ролике – необходимо заменить трос по ТРС или информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета;

в) Троса управления двигателями АИ-24 черт. 24-6501-90-3, 24-6501-90-5 и 24-6501-90-6, двигателем РУ19А-300 (на самолетах Ан-24РВ) черт. 24РВ-6504-96 эксплуатировать свыше наработки тросов 25000 летных часов в пределах наработки п.п.р. самолета 26000 летных часов при условии удовлетворительного технического состояния тросов, оцениваемых на каждой форме периодического ТО по технологии ТК № 16, 24-26, 28 и 29 ТУ вып. 2.05, изд. 2005 г.

В случае обнаружения обрывов нитей в тросах – необходимо заменить соответствующий трос по ТУ вып. 25, часть 5.2, изд. 2011 г. или информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

9. Основанием для выпуска настоящего бюллетеня, являются:

- «Целевая комплексная программа поддержания летной годности воздушных судов гражданской авиации до 2020 г.», утвержденная Министерством промышленности и торговли РФ 18.08.2010 и Министерством транспорта РФ 12.10.2010;

- Заключение АНТК им. О. К. Антонова – ФГУП ЦАГИ – ФГУП ГосНИИ ГА от 03.11.2004-27.12.2004-12.01.2005 № 24-04-242 об условиях и порядке индивидуального установления назначенного ресурса в пределах 70000 летных часов, 47000 полетов и назначенного срока службы в пределах 45 лет самолетам Ан-24 ГА по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

- Заключение АНТК им. О. К. Антонова – ФГУП ЦАГИ – ФГУП ГосНИИ ГА от 19.09-14.11.2008 № ЗР-24-08-253 об условиях и порядке индивидуального установления самолетам Ан-24 ГА назначенного ресурса 80000 летных часов и назначенного срока службы 50 лет в пределах назначенного ресурса 47000 полетов, межремонтного ресурса и межремонтного срока службы по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

- Заключение АНТК им. О. К. Антонова – ФГУП ЦАГИ – ФГУП ГосНИИ ГА от 17.09.2008-12.10.2009 № ЗР-24-08-254 об условиях и порядке индивидуального установления отдельным экземплярам самолетов Ан-24 ГА ресурса до очередного ремонта 16000 летных часов, 12000 полетов в пределах назначенного ресурса 80000 летных часов, 47000 полетов, назначенного срока службы 50 лет и срока службы до очередного ремонта 20 лет по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

- Заключение АНТК им. О. К. Антонова – ФГУП «ЦАГИ» – ФГУП «ГосНИИ ГА» от 07.02-14.03-21.03.2011 № 24-011-017 об условиях и порядке допуска самолетов Ан-24 ГА (всех модификаций) к эксплуатации с увеличенной максимальной взлетной массой (Ан-24Б – с 22,0 т, Ан-24РВ – с 22,5 т) в пределах назначенных и межремонтных (до очередного ремонта) ресурсов и сроков службы;

- Заключение ГП «АНТОНОВ» – ФГУП ЦАГИ – НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА от 29.10.2019 № ЗР-24-19-036 об установлении самолетам типа Ан-24 всех модификаций, внесенных в государственный реестр ГВС РФ, ресурса до очередного капитального ремонта 26000 летных часов в пределах действующих назначенных ресурса и срока службы, ресурса (по полетам) и срока службы до очередного капитального ремонта по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

- Заключение ГП «АНТОНОВ» – ФГУП ЦАГИ – НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА от 30.10.2019 № ЗР-24-19-050 об установлении самолетам типа Ан-24 всех модификаций, внесенных в государственный реестр ГВС РФ, назначенного срока службы 60 лет и срока службы до очередного капитального ремонта 30 лет в пределах действующих ресурсов по условиям прочности конструкции при длительной эксплуатации;

- Заключение ГП «АНТОНОВ» – ФГУП ГосНИИ ГА от 25.01-10.02.2010 об установлении назначенного календарного срока службы электропроводам марки БПВЛ на самолетах Ан-24 45 лет.

ПЕРЕЧЕНЬ

работ, подлежащих выполнению на самолетах Ан-24 в процессе отработки ресурсов и/или сроков службы, указанных в п. 1 настоящего бюллетеня

1. При достижении самолетом наработки после последнего капитального ремонта 5000^{+250} и 10000^{+250} полетов выполнить по технологии бюллетеней № 519-ДК и 980-ДК:

- замену пружин:

- крюка замка убранного положения передней амортистойки шасси 24-4205-104;

- защелки замка убранного положения передней амортистойки шасси 1920А-2-16-62-II;

- защелки замка выпущенного положения передней амортистойки шасси 1920А-2,5-18-140;

- задних створок ниши передней амортистойки шасси 1919А-3-20-135;

- механизма блокировки управлением передней амортистойки шасси черт. 24-4201-209;

- замену уха черт. 24-4203-70 штока цилиндра уборки-выпуска передней стойки шасси (вместо замены уха допускается его подконтрольная эксплуатация в пределах наработки 12000 полетов при условии удовлетворительного технического состояния уха, оцениваемого на каждой форме периодического ТО по технологии КНК 24.32.30.209);

- замену болта черт. 24-4200-60 крепления цилиндра уборки-выпуска к передней амортистойке шасси.

2. При наработке самолета с н.э. более 12000 полетов и при достижении наработки после последнего капитального ремонта 5000^{+250} и 10000^{+250} полетов выполнять рентген-контроль фюзеляжа в зоне скуловой балки в гермозоне по технологии КНК 53.30.07 (кроме зон, отремонтированных по типовому черт. Э24-03-1447).

При обнаружении трещин подкладного листа информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения о дальнейшей эксплуатации самолета.

3. При достижении самолетом наработки после последнего капитального ремонта 9000^{+200} полетов (для самолетов летных училищ и оборудованных комплексом АЛК (АСЛК) – 9000^{+200} циклов уборок-выпусков) на каждой форме периодического ТО выполнять контроль целостности болтов 3021А-12-42 (2 шт.), 4916А-8-34 (2 шт.), 263АН-8-24 (4 шт.) крепления кронштейна навески силового цилиндра передней амортистойки шасси простукиванием и приложением крутящего момента:

- $M_{кр}=8,0$ кгс*м - для болтов Ø 12 мм в гладкой части (3021А-12-42);

- $M_{кр}=2,0$ кгс*м - для болтов Ø 8 мм в гладкой части (4916А-8-34, 263АН-8-24).

При разрушении одного из болтов выполнить замену всех болтов по технологии бюллетеня № 519-ДК, при этом после демонтажа кронштейна черт. 24-0104-38 выполнить:

- визуально-оптический контроль стенки шп. 4 фюзеляжа в зоне крепления кронштейна по КНК 53.20.02;
- магнитопорошковый контроль кронштейна черт. 24-0104-38 по КНК 24.53.40.277.

4. При достижении самолетом наработки после последнего капитального ремонта 5000⁺²⁵⁰ летных часов:

4.1. Выполнять визуальный контроль целостности болтов крепления кронштейнов узлов навески РВ по 11 нервюре стабилизатора на каждой форме периодического ТО по технологии ТК № 45 ТУ вып. 2.04, изд. 2006 г., а также дополнительный контроль полулонжеронов и полунервюр стабилизатора в районе 11 н.с.

При разрушении одного из болтов выполнить замену всех 4-х болтов по 11 нервюре на данной консоли стабилизатора по технологии бюллетеня № 1253-БД.

Если не выполнен ни один из бюллетеней № 1001-ДМ и № 1243-ДК – выполнить замену исходных болтов 3021А-8-28 на болты АНУ1000.055-8-34 1 категории по технологии бюллетеня № 1253-БД.

4.2. Выполнять визуальный контроль целостности болтов крепления фитингов по стр. 34, 36 фюзеляжа к второму лонжерону центроплана на каждой форме периодического ТО по технологии ТК № 48 ТУ вып. 2.04, изд. 2006 г.

При разрушении одного из болтов информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения о дальнейшей эксплуатации самолета.

Для отдельных экземпляров самолетов в зависимости от нагруженности и условий эксплуатации разрешается подконтрольная эксплуатация в случае разрушения одного из болтов.

5. При достижении самолетом срока службы после последнего капитального ремонта 5 лет один раз в год при переходе на ОЗН или ВЛН выполнять визуальный осмотр наружной обшивки фюзеляжа под лобовым и хвостовым зализами крыла с фюзеляжем через лючки, а также осмотр обшивки фюзеляжа изнутри под зализами в районе заклепочных швов крепления зализа к обшивке фюзеляжа в доступных местах.

В случае обнаружения коррозии обшивки фюзеляжа под лобовым и хвостовым зализами крыла с фюзеляжем:

- глубиной до 0,15 мм – коррозию удалить по технологии ТУ вып. 26-12, изд. 2012 г.;

- глубиной более 0,15 мм – информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

6. При достижении срока службы 20 лет после выполнения бюллетеня № 1345-БУ-Г выполнять периодический контроль подкосов силовой фермы двигателей по КНК 54.10.539:

- верхних подкосов черт. 24-6934-10-1/2 с периодичностью 8-10 лет;
- нижних подкосов черт. 24-6934-20-1/2 с периодичностью 15-16 лет.

Для отдельных экземпляров самолетов в зависимости от условий эксплуатации допускается вместо рентген-контроля по технологии КНК 54.10.539 выполнение ультразвукового контроля подкосов по технологии КНК 54.10.540У при исследовании технического состояния самолета с участием специалистов ГП «АНТОНОВ».

На самолетах, на которых бюллетень № 1345-БУ-Г не выполнен, выполнять рентген-контроль подкосов черт. 24-6934-10-1/2, 24-6934-20-1/2 силовой фермы двигателей по КНК 54.10.539 при достижении срока службы после последнего капитального ремонта 5 лет с периодичностью 8-10 лет. В периоды между рентген-контролями выполнять ультразвуковой контроль подкосов по технологии КНК 54.10.540У с периодичностью 1-2 года.

В случае наличия во внутренних полостях подкосов коррозионных повреждений, не превышающих допустимые согласно КНК 54.10.540У, свидетельства неразрушающего контроля прикладывать к пономерной документации самолета (к части 1 формуляра планера самолета, паспорту коррозионного состояния или формуляру ремонта силовых элементов планера) и маркировать краской участки коррозионных повреждений подкосов на их наружной поверхности.

7. При достижении самолетом срока службы после последнего капитального ремонта 8-10 лет и в дальнейшем, с периодичностью 8-10 лет, выполнять следующие осмотры:

- верхних панелей фюзеляжа (изнутри) между шп.33-40 (после демонтажа облицовочных панелей и ТЗИ) на предмет отсутствия коррозии, трещин и других повреждений;
- корневого участка переднего лонжерона кия при снятом зализе кия (за форкилем).

8. При достижении самолетом срока службы после последнего капитального ремонта 8-10 лет (3-4 года для самолетов, базирующихся в приморских зонах) и в дальнейшем, с периодичностью 8-10 лет (для самолетов, базирующихся в приморских зонах, с периодичностью 3-4 года при отсутствии дефектов и с периодичностью 2 года при наличии коррозии при предыдущем исследовании техсостояния), выполнять осмотр задних лонжеронов кия и стабилизатора при демонтированных зашивках их хвостовых частей по всей длине.

При обнаружении коррозии на заднем лонжероне кия и/или стабилизатора осмотреть также передние лонжероны по всей длине, демонтировав съемные носки соответствующего агрегата.

9. Выполнять контроль, на предмет отсутствия коррозии и трещин, силового набора крыла (изнутри):

9.1. Для центроплана – начало осмотров после последнего капитального ремонта и допустимый период между осмотрами при индивидуальных исследованиях технического состояния самолетов с участием специалистов ГП «АНТОНОВ»:

- 8-10 лет (для самолетов, базирующихся в приморских зонах – 5-7 лет);

- для самолетов, не доработанных по бюллетеню № 1300-БУ-Г, но при наличии ремонтных накладок на центроплане, перекрывающих более 60 % площади нижних панелей крыла в зоне между 2-5 н.к. на каждой консоли – 5-8 лет (для самолетов, базирующихся в приморских зонах – 4-6 лет).

При обнаружении коррозии – выполнить ее удаление по технологии ТУ вып. 26-12, изд. 2012 г. После выполнения выборок глубиной более 0,4 мм – информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

Схемы зон выборок прикладывать к пономерной документации самолета (к части 1 формуляра планера самолета, паспорту коррозионного состояния или формуляру ремонта силовых элементов планера). Зоны с выборками глубиной более 0,4 мм с внутренней стороны панелей, не перекрытые усиливающими накладками с наружной поверхности панелей, подлежат фотодокументированию до и после удаления коррозии.

До выполнения очередного осмотра центроплана изнутри на самолетах, на которых возможно выполнение ультразвукового контроля толщин нижних панелей центроплана снаружи кессона, необходимо выполнять контроль по КНК 24.57.10.189Д при всех исследованиях технического состояния самолетов с участием специалистов ГП «АНТОНОВ», начиная со сроков службы 5-7 лет после последнего осмотра центроплана изнутри (для самолетов, базирующихся в приморских зонах – 4-6 лет).

При наличии выборок коррозии на стенках лонжеронов центроплана, не усиленных ремнакладками, необходимо, начиная со срока службы после последнего капитального ремонта 8-10 лет, и в дальнейшем при всех исследованиях технического состояния самолетов с участием специалистов ГП «АНТОНОВ» проверять зоны выборок коррозии ультразвуковым контролем по технологии КНК 24.57.10.282 или выполнять осмотры изнутри центроплана после демонтажа соответствующих съемной панели, мягкого топливного бака (баков), КАСТ и пенопластовых бобышек.

9.2. Для СЧК – в случае обнаружения капельной течи или отпотевания топлива на нижних панелях СЧК (вызванных коррозией обшивки (до сквозной), а не ослаблением крепежа), а также наличия зон внешней герметизации нижних панелей (кроме ремонтных накладок) осмотреть силовой набор СЧК изнутри после демонтажа съемных панелей на ближайшей форме периодического ТО.

9.3. Для ОЧК:

- начало осмотров ОЧК изнутри (при демонтированных съемных панелях) после последнего капитального ремонта – 18-20 лет (для самолетов, базирующихся в приморских зонах – 9-11 лет, для самолетов, имеющих длительные периоды простоя (суммарно более 30 % от срока службы п.п.р.) – 14-16 лет;
- периодичность осмотров ОЧК изнутри – 8-10 лет.

10. Один раз в год при переходе на ОЗН или ВЛН выполнять:

10.1. Визуальный осмотр внешней поверхности заднего лонжерона ОЧК между 19-23 н.к. после открытия откидной панели на предмет обнаружения трещин или коррозии элементов конструкции.

Очаги коррозии глубиной до 0,15 мм стенки лонжерона и/или поясов лонжеронов глубиной до 0,3 мм подлежат удалению по технологии ТУ вып. 26-12, изд. 2012 г. В случае обнаружения трещин, коррозии поясов лонжеронов глубиной более 0,3 мм или стенки лонжеронов более 0,15 мм информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

10.2. Визуальный осмотр внутренней поверхности подцентропланной панели фюзеляжа (между шп. 17-20, стр. 13-26 прав. и лев.) и подкилевой панели между шп. 40-43 на предмет обнаружения трещин или коррозии.

Очаги коррозии глубиной до 0,2 мм подлежат удалению по технологии ТУ вып. 26-12, изд. 2012 г. В случае обнаружения трещин, коррозии глубиной более 0,2 мм информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

11. После выполнения работ по нанесению антикоррозионного состава или ремонту нижних панелей фюзеляжа (путем установки накладок или замен участков панелей) выполнить контроль и восстановление (при необходимости) системы дренажа подпольного пространства фюзеляжа.

12. При достижении самолетом срока службы после последнего капитального ремонта 18-20 лет (на самолетах, базирующихся в приморских зонах – 9-11 лет, для самолетов, имеющих периоды хранения суммарно более 30 % от срока службы п.п.р. – 14-16 лет) и в дальнейшем с периодичностью 9-10 лет (для самолетов, базирующихся в приморских зонах – 5-7 лет) выполнять вихретоковый контроль окантовок черт. 24-2400-9 нижних панелей СЧК в зонах вырезов под сливные клапаны между 7-7^а н.к. (при демонтированных сливных клапанах) по КНК 24.57.10.245.

Очаги коррозии глубиной до 0,3 мм удаляются по технологии ТУ вып. 26-12, изд. 2012 г. В случае обнаружения на окантовке черт. 24-2400-9 трещин или коррозии глубиной более 0,3 мм информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

13. При достижении самолетом срока службы после последнего капитального ремонта 18-20 лет (на самолетах, базирующихся в приморских зонах – 14-15 лет) и в дальнейшем с периодичностью 9-10 лет (для самолетов, базирующихся в приморских зонах – 5-7 лет) выполнять вихретоковый контроль кронштейнов навески монорельсов закрылка по 8 и 11 н.к. по КНК 57.40.05.

Очаги коррозии глубиной до 0,3 мм удаляются по технологии ТУ вып. 26-12, изд. 2012 г. В случае обнаружения на кронштейнах навески монорельсов трещин или коррозии глубиной более 0,3 мм информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета.

Примечания:

1) Руководствоваться технологическими указаниями ТРС самолета Ан-24 при выполнении следующих работ, указанных в приложении 1 настоящего бюллетеня:

- по п.п. 7 и 8 при демонтаже-монтаже:
 - съемных носков киля и стабилизатора, зализа киля (за форкилем) с целью осмотра передних лонжеронов хвостового оперения;
 - зашивок хвостовых частей стабилизатора и киля с целью осмотра их задних лонжеронов снаружи;
- по п. 9.1 – при выполнении демонтажа-монтажа пенопластовых бобышек (на капремонтах пенопластовые бобышки крепления несъемных топливных контейнеров центроплана могут быть заменены на съемные контейнеры по документации, разработанной или согласованной ГП «АНТОНОВ»);
- по п. 9.2 и 9.3 – при выполнении осмотра силового набора СЧК и ОЧК изнутри после демонтажа съемных панелей;
- по п. 12 – при выполнении работ по демонтажу-монтажу сливных клапанов на нижних панелях СЧК;
- по п. 13 – при выполнении работ по демонтажу-монтажу болтов крепления монорельсов навески закрылков.

2) Действующая ЭД самолетов Ан-24 (издания АНТЦ «Технолог», г. Ростов-на-Дону) подлежит уточнению:

- при выполнении работ по ТУ вып. 4.28 – в случае обнаружения коррозии на элементах конструкции планера, превышающих допустимые значения, информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета;
- при выполнении работ по ТУ вып. 2.04 (ТК № 67) – расширить зоны контроля кронштейна черт. 24-3020-101 вокруг отверстий под крепеж кронштейна к элементам хвостовой части фюзеляжа и в зоне заднего отверстия облегчения по КНК 24.55.40.284. В случае обнаружения трещин информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета;

- при выполнении работ по ТУ вып. 2.04 (ТК № 66) – контролировать также участок верха хвостовой части кронштейна черт. 24-3010-101 между проушинами под установку подшипников вала управления РВ по КНК 24.55.20.283. В случае обнаружения трещин информировать ГП «АНТОНОВ» и НЦ ПЛГВС ГосНИИ ГА для принятия решения об условиях дальнейшей эксплуатации самолета;

- на рис. 15 ТК № 12 ТУ вып. 4.28:

- дополнительно показать схематически область отсека под зализами крыла с фюзеляжем;

- добавить области лонжеронов киля и стабилизатора снаружи кессонов и внутри кессонов по узлам навески РН и РВ (доступ к внутреннему пространству кессонов хвостового оперения – через смотровые лючки).

3) В настоящем бюллетене под самолетами, базирующимся в приморских зонах, понимаются экземпляры, эксплуатирующиеся и/или базирующиеся в макроклиматических районах с умеренно-холодным морским климатом (по классификации ГОСТ 15150-69) суммарно более 3-4 лет после последнего капитального ремонта или 50 % срока службы за весь период эксплуатации до последнего капремонта.

4) При замене тросов систем управления, указанных в бюллетенях №№ 1291-БЭ-Г и 1415-БЭ-Г, в документации самолета необходимо указывать соответствие установленных канатов ГОСТу 2172-80 или типу КСАН.

Форма заявки

по самолету Ан-24 __ борт. № _____ зав. № _____

- государственный и регистрационный знаки, заводской номер;
- дата изготовления самолета, дата последнего полета;
- собственник и эксплуатант самолета;
- наличие (номера и даты получения) Свидетельства о государственной регистрации ВС, Сертификата ЛГ ВС, Сертификата Эксплуатанта и Сертификата на выполнение ПТО организации по ТО;
- аэродром базирования самолета;
- основные трассы полетов самолета после последнего капремонта, при этом особое внимание обратить на возможность длительного пребывания самолета в макроклиматических районах с умеренно-холодным морским климатом, в тропическом влажном и/или морском климате (по классификации ГОСТ 15150-69), указать периоды такой эксплуатации);
- наработка самолета с начала эксплуатации, после последнего капремонта;
- величины установленных самолету этапов отработки ресурсов и сроков службы и документы, на основании которых они установлены;
- необходимые величины этапов отработки ресурсов и сроков службы самолета;
- количество капитальных ремонтов с указанием ремзавода, даты и наработки на момент выполнения последнего капитального ремонта самолета;
- особые случаи нагружения самолета (перегрузки, грубые посадки и т.д.) после последнего капитального ремонта, если таковые имели место;
- другая информация (например, наличие дополнительных топливных баков в центроплане, эксплуатация самолета с увеличенной максимальной взлетной массой, в учебно-тренировочном варианте, с комплексом АСЛК и т.п.);
- место и планируемое время выполнения работ по оценке технического состояния самолета;
- информация о компании, с которой необходимо заключить Договор (полное наименование, Ф. И. О. лица, подписывающего Договор, должность, банковские реквизиты компании, юридический адрес).