

WARTUNGSVORSCHRIFT

Greisvorschift A1-24

INTERFLUG
Flugzeuginstandhaltung
Technologie FB TW

Triebwerk: AI-24
Fachbereich: TW
Datum: 1.12.71

Prüfvorschrift
57/71 TW 23

erarbeitet: Vogt

bestätigt:


Wichmann
Prüfleiter


Meyer
Ltr. der Abt. Technologie

Die Prüfvorschrift Nr.17 TW-7 wird hiermit außer Kraft gesetzt

Herausgeber: INTERFLUG - Technische Dokumentationsstelle Berlin - Schönefeld
April 1972 Ag/130/26/72 TDZL

Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
1. Vorbereitung außerhalb des Flugzeuges	5
2. Vorbereitung innerhalb des Flugzeuges vor dem Anlassen	6
3. Anlassen der TG-16 - Anlage	6
4. Anlassen des Triebwerkes AI-24	7
5. Warmlauf und Bremslauf des Triebwerkes AI-24	10
6. Kaltdurchdrehen des Triebwerkes	15
7. Weitere Funktionsprüfungen	15
8. Verhalten bei Gefahrenzuständen	20
9. Konservierung und Entkonservierung des Triebwerkes AI-24	22
<u>Anlage I</u> Bremsdiagramm des Triebwerkes AI-24, II. Serie	23
<u>Anlage Ia</u> Maximal zulässige Abgastemperatur am Boden	24
<u>Anlage II</u> Technische Daten der Anlage TG-16	25
<u>Anlage III</u> AI-24 Geräteanzeigen beim normalen TW-Lauf am Boden	26
<u>Anlage IV</u> Checkliste, Vorbereitung innerhalb des Flugzeuges vor dem Anlassen	27
<u>Anlage V</u> Gefahrenbereiche beim Abbremsen des Flugzeuges AI-24	29
<u>Anlage VI</u> Regulierung am TG-16	30
<u>Anlage VII</u> Regulierung am Triebwerk AI-24, II. Serie	32
<u>Anlage VIII</u> Werkzeugzusammenstellung für Regulierungsarbeiten am Triebwerk AI-24, II. Serie	35
<u>Anlage IX</u> Auszug aus der Technologischen Anweisung Nr. 32/70-TW 47, Org.-Mappe II, Reg.-Nr. 6.01	38

1. Vorbereitung außerhalb des Flugzeuges
- 1.1 Alle Blindverschlüsse und Planen, auch wenn nur ein FW angelassen wird, vom Flugzeug entfernen.
- 1.2 Vor jedem Hauptfahrwerk müssen 2 Bremsklötze vorhanden sein. Vor dem Bugfahrwerk dürfen sich keine Bremsklötze befinden.
- 1.3 Der Luftschraubenbereich muß frei von Steinen, Sand, Eis u.s.w. sein. Der Beton im Luftschraubenbereich darf nicht brüchig sein.
- 1.4 Feuerlöscher müssen an der Maschine sein.
- 1.5 Alle Luken und Hauben müssen geschlossen sein.
- 1.6 Prüfen, ob sich Eis oder Fremdkörper in den Einlaufkanälen oder im Abgasrohr des TG-16 befinden. Eis mit Vorwärmergerät entfernen.
- 1.7 Vorwärmen des Triebwerkes und ggf. des TG-16.
- 1.7.1 Bei Temperaturen bis zu -15°C wird das FW und bis zu -25°C wird das TG-16 nicht vorgewärmt.

Anmerkung: Ist beim Einsatz des Flugzeuges im Winter die Schmierstofftemperatur der Triebwerke (nach Anzeigegerät) auf unter -15°C gesunken, sind die Triebwerke, die Schmierstoffbehälter und die Schmierstoffkühler, unabhängig von der Außenlufttemperatur, mit Heißluft von 30 bis 90°C vorzuwärmen, bis eine Schmierstofftemperatur von mind. $+30^{\circ}\text{C}$ erreicht ist. Nach Erreichen einer Schmierstofftemperatur von $+10^{\circ}\text{C}$ und am Ende des Vorwärmvorganges ist die Luftschraube 3 bis 4 Umdrehungen von Hand durchzudrehen. Am Ende des Vorwärmens sind die Waben des Schmierstoffkühlers 2 bis 3 min lang mit Heißluft durchzublasen.

Achtung! Bei einer Schmierstofftemperatur von -40°C und darunter darf die Luftschraube vor dem Vorwärmen nicht durchgedreht werden.
Bei Temperaturen unter -25°C ist die TG-16-Anlage mit Warmluft (max. 80°C) 10-20 Minuten lang durch das Abgasrohr zu erwärmen.

- 1.8 Luftschrauben 3-4 mal in Drehrichtung durchdrehen und dabei auf Leichtgängigkeit und fremde Geräusche achten.
- 1.9 Zustand der Luftschrauben und Hauben Lichtprüfen. LS müssen auf $\phi = 8^\circ$ stehen.
- 1.10 Bei Benutzung der TG-16-Anlage Schmierstoffvorrat überprüfen. Minimale Schmierstoffmenge 1,5 l (Vorher kalt durchdrehen).
- 1.11 Verständigungsanlage SPU anschließen.
- 1.12 In der Nähe des Flugzeuges dürfen sich keine Hindernisse befinden, (siehe Anlage V).
- 1.13 Außenbordstromquelle anschließen.

2. Vorbereitung innerhalb des Flugzeuges vor dem Anlassen

Läufe dürfen nur im Beisein eines auf diesen Typ eingewiesenen Kollegen des FB Elektro durchgeführt werden, der vor dem Anlassen die Checkliste (siehe Anlage) verliest. Alle Handlungen, wie Anlassen des TG-16 oder AI-24, sowie das Abstellen (außer im Notfalle) dürfen nur nach Abstimmung mit dem Kollegen des FB Elektro durchgeführt werden.

Anlage IV beachten.

3. Anlassen der TG-16-Anlage

- 3.1 Kommando zum aufsicht habenden Mechaniker geben "TG-16 frei".
- 3.2 Nach Bestätigung des Kommandos Anlaßknopf 1-2 Sekunden lang drücken. Dabei muß die Lampe "TG-16-Anlassen" aufleuchten.
- 3.3 Während des Anlaßvorganges Spannung prüfen. Sie darf nicht unter 16 V absinken.
- 3.4 Gastemperatur hinter der Turbine max. 900°C , jedoch nicht länger als 3 Sekunden.

- 3.5 Drehzahl muß gleichmäßig ansteigen, nicht über $35\ 000\ \text{min}^{-1}$ Zeit bis auf Normaldrehzahl von $31\ 000 - 35\ 000\ \text{min}^{-1}$ max. 28 s (praktische Norm max. 19 s.)
- 3.6 Bei $n=29\ 000\ \text{min}^{-1}$ leuchtet grüne Lampe "TG-16 angelassen" auf.
- 3.7 Generator GS-24 A und Bordnetz einschalten und Außenbordstecker ziehen.
- 3.8 Spannung prüfen, sie muß $28,5 \pm 1,5\ \text{V}$ betragen.

Anmerkung: 1. Es sind nur 5 Anlaßvorgänge des TG-16 hintereinander gestattet, danach

- 15 Minuten Pause.
- 2. Wird der Anlaßvorgang unterbrochen, wird TG-16 zum Abkühlen kalt durchgedreht.
- 3. TG-16-Anlage nach Anlaßvorgang 1 bis 2 mal kalt durchdrehen.

4. Anlassen des Triebwerkes AI-24

4.1 Von Außenbord

- 4.1.1 Anfrage an den aufsichtsführenden Mechaniker "FW frei?". Antwort abwarten.
- 4.1.2 Anlaßknopf und Sekundenknopf der Uhr drücken. Dabei muß weiße Lampe des "APD" leuchten. Nach 120 s muß FW eine Drehzahl von 90 - 93 % erreicht haben (praktische Norm 70 s).
- 4.1.3 Beim Drücken des Anlaßknopfes schaltet sich Startergenerator ein (MKT-5 und Zündung erhalten Spannung).
- 4.1.4 In der 3. Sekunde wird Anlaßwiderstand von 51G abgeschaltet und 51G arbeitet mit erhöhter Leistung.
- 4.1.5 In der 9. Sekunde wird Anlaßkraftstoff durch die Anlaßdüse eingespritzt.
- 4.1.6 In der 20. Sekunde wird MKT-5 stromlos und Kraftstoff geht in die Einspritzdüsen. Kraftstoffdruck von 2 bis $2,5\ \text{kp/cm}^2$ erscheint und steigt proportional der Drehzahl bis auf 11 - 18 kp/cm^2 .

- 4.1.7 Nach der 25. bis 28. Sekunde schalten sich Zündung und Anlaßbrennstoff ab. Gasttemperatur hinter der Turbine beginnt zu steigen.
- 4.1.8 Bis zur 30. Sekunde muß Schmierstoffdruck erscheinen. Grüne Lampe leuchtet auf (Kanal für kleine Steigung).
- 4.1.9 Bordnetzspannung laufend kontrollieren. Spannung darf nicht unter 16 V abfallen.
- 4.1.10 Gasttemperatur hinter der Turbine darf nicht über 750°C ansteigen.
- 4.1.11 Bei 33 bis 48 % schaltet sich SZG ab. Schaltet sich SZG über 48 % nicht ab, muß er von Hand abgeschaltet werden.
- 4.1.12 Bei 70 bis 72,5 % schließen die Abblaseklappen der 8. Stufe, bei 83 bis 86,5 % schließen die Abblaseklappen der 5. Stufe.
- 4.1.13 Nach 120 Sekunden muß n_n -Leerlaufdrehzahl von 90 bis 93 % erreicht haben.
- 4.1.14 Parameter in Leerlauf kontrollieren

UPM-2	0°
Drehzahl	90 bis 93 %
KS-Druck	11-18 kp/cm^2
Schmierstoffdruck nicht unter	3 kp/cm^2
Gasttemperatur max.	475°C
KS-Verbrauch	260 kg/h

Anmerkung: In folgenden Fällen muß der Anlaßvorgang unterbrochen werden:

1. Wenn Spannung unter 16 V absinkt;
2. Wenn in der 20. Sekunde KS-Druck nicht erscheint;
3. Wenn das Triebwerk nicht gezündet hat und die Gasttemperatur ab der 35. Sekunde nicht ansteigt;
4. Wenn die Gasttemperatur 750°C übersteigt;
5. Wenn nach der 30. Sekunde der Schmierstoffdruck nicht ansteigt, d.h. grüne Lampe "kleine Steigung" nicht aufleuchtet;

6. Wenn die Drehzahl "hängt" und die Temperatur zu schnell ansteigt;
7. Wenn nach 120 Sekunden der Leerlauf von 90 bis 93 % nicht erreicht ist;
8. Wenn im Leerlauf nach 1 Min. der Schmierstoffdruck nicht auf 3 kp/cm² gestiegen ist.

Zum Unterbrechen des Anlaßvorganges muß der Abstellschalter betätigt werden. Arbeitet der STG noch, ist dieser ebenfalls durch Drücken des Knopfes "Unterbrechen des Anlaßvorganges" abzuschalten. Hat STG bereits abgeschaltet, diesen Knopf nicht drücken. Läßt sich das TW durch Betätigen des Abstellschalters nicht abstellen, ist das Triebwerk über das Notsystem abzustellen. Bevor das Triebwerk die Leerlaufdrehzahl erreicht hat, darf der Anlaßwahlschalter nicht umgeschaltet werden. Hat das Triebwerk nicht gezündet, muß vor dem nächsten Anlaßvorgang das Triebwerk kalt durchgedreht werden. Es sind 5 Anlaßvorgänge hintereinander gestattet. Zwischen jedem Anlaßvorgang 3 min Pause. Nach dem 5. Anlaßvorgang muß STG bis auf 40 - 50°C abkühlen.

- Achtung!** 1. Es ist verboten, beim Anlassen den Schalter "Anlassen in der Luft" einzuschalten.
 2. Es ist verboten, den STG während des Anlaßvorganges als Generator einzuschalten.

4.1.15 Nach dem Erreichen der Leerlaufdrehzahl:

4.1.15.1 Umschalter "Bord-Außenbord" auf "Bord" stellen

4.1.15.2 Generatoren einschalten

4.1.15.3 Außenbordanschluß trennen und Anlaßgerät aus dem Gefahrenbereich fahren.

Achtung! Vorgeschriebenen Weg gemäß Arbeits- und Brandschutzinstruktion beachten (Anlage V).

4.2 Anlassen von TG-16

- 4.2.1 Generator GS-24 A auf das Bordnetz schalten. KG-16 eine Minute warmlaufen lassen. Dabei steht Umschalter "Bord-Außenbord" auf "Bord". Alle weiteren Vorgänge verlaufen wie unter 4.1 Anlassen von Außenbord.
- 4.2.2 Während des Anlaßvorganges Spannung prüfen. Sie darf nicht unter 16 V betragen.
- 4.2.3 Zulässige Minimdrehzahl des KG-16 $29\ 000\ \text{min}^{-1}$ bei Höchstbelastung.
Temperatur 750°C unter Belastung, bei Spitzenbelastung kurzzeitig 780°C .
- 4.2.4 3 Positionsschalter auf Elektro-Schalttafel im Umschaltvorgang auf Automatik stellen.

5. Warmlauf und Bremslauf des Triebwerkes AI-24

- 5.1 Warmlauf des Triebwerkes im Leerlauf bis Schmierstoffeintrittstemperatur $+40^{\circ}\text{C}$ erreicht hat. Hat das Triebwerk länger als 5 Stunden gestanden, muß der Warmlauf 5 Minuten betragen (dient zum Durchwärmen der Turbinenscheiben).
Drehzahl 90 bis 93 %, Schmierstoffdruck nicht unter $3\ \text{kp/cm}^2$. KS-Druck 11 bis 18 kp/cm^2 . Schmierstoffeintrittstemperatur 70 bis 80°C für 10 min.
- 5.2 Schmierstoff in der Luftschraube erwärmen. Leistungshebel zweimal auf 34° UPRF-2 zurück auf 0° UPRF-2 stellen.
- 5.3 Prüfung der elektr. Drehzahlkorrektur;
Drehzahl bis auf 99 % durch eine geringe Verstellung des Bedienhebels (18 bis 20° UPRF) erhöhen. Bei einwandfreier Funktion muß KS-Druck vor den Düsen schwanken.
- 5.4 22° UPRF-2 = 0,4 Ne einstellen und Geräteausrüstung prüfen (Generatoren, Landklappen, Klimaanlage, Enteisung, Hydraulikpumpe).
- 5.4.1 Prüfung des PUL-Systems:

Bei einer Stellung des Bedienhebels von 22° UPRT-2 Gastemperatur hinter der Turbine am Temperaturanzeigergerät ablesen. Liegt die Temperatur bei 240 °C und niedriger, wird Prüfung nach Sollwert 240 °C vorgenommen. Liegt die Temperatur über 240 °C, erfolgt Prüfung nach Sollwert 360 °C. Leistung solange erhöhen, bis Sollwerttemperatur erreicht ist. Bei 20°C unter der Sollwerttemperatur (220 °C oder 340 °C) Prüfschalter (240 °C oder 360 °C) drücken und halten. Leistung weiter erhöhen, bis auf dem Voltmeter ein Ausschlag von 0,6 bis 0,7 V angezeigt wird. Leistung unter gleichzeitigen Halten des Prüfschalters verringern bis Ausschlag des Voltmeters wieder 0 ist.

Prüfschalter loslassen.

- 5.4.2 Prüfung der Blockierung der Dosierungsnadel im Ausführungsmechanismus des PRI-Systems (nach je 300 Flugstunden).
- 5.4.2.1 Während der Prüfung nach Punkt 5.4.1 ist bei einem Ausschlag des Voltmeters von 0,6 bis 0,7 V durch den Elektriker die Wechselstromversorgung kurzzeitig abzuschalten. Dabei muß rote Lampe am Voltmeter aufleuchten und beim Zuschalten der Wechselstromversorgung wieder verlöschen.
- 5.5 Prüfung der Parameter bei 0,6 Ne und Prüfung der teilweisen Segelstellung.
34 °UPR₁ = 0,6 Ne einstellen. Knopf für "teilweise Segelstellung" kurz drücken (0,2 bis 0,3 s). Dabei fällt die Drehzahl um 1,5 bis 2 % und steigt sofort selbständig wieder an.

Parameter überprüfen:

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| 1. UPR ₁ -2 | 34° |
| 2. Drehzahl | 98,5 bis 100,5 % |
| 3. Schmierstoffdruck | 4,0 bis 4,5 kp/cm ² |

- 5.6 Prüfung der automatischen Segelstellung nach IKM.
- 5.6.1 41° UPRF-2 = 0,7 Ne einstellen
- 5.6.2 Luftschraube muß vom Anschlag gelöst sein
- 5.6.3 Schalter zur Prüfung der automatischen Segelstellung nach IKM drücken und halten.
- 5.6.4 Triebwerksbedienhebel auf 0° UPRF-2 zurücknehmen.
- 5.6.5 Gelbe Signallampe "Segelstellungspumpe arbeitet" und rote Signallampe im KFL-37 müssen aufleuchten
- 5.6.6 Schalter loslassen, Luftschraube fährt nicht in Segelstellung, sondern auf $\phi_b = 8^\circ$. Triebwerk stellt sich nicht ab. Lampen (rot und gelb) verlöschen nach 12 s.
- Achtung!** Wenn nach loslassen des Prüfschalters die Luftschraubenblätter ohne Unterbrechung der KS-Zufuhr beginnen auf Segelstellung überzugehen (Drehzahlabfall, Gastemperaturanstieg), ist die Kraftstoffzufuhr durch den Abstellschalter sofort zu unterbrechen.
- 5.7 Prüfung der Parameter bei Nennleistung
- 5.7.1 Leistungswahlhebel auf 22° UPRF einstellen und Luftschraube auf Anschlag. Warten, bis sich die Luftschraube eingestellt hat und die Zeiger der Anzeigegeräte ruhig stehen.
- 5.7.2 Leistung weiter auf 65° UPRF-2 = Nennleistung erhöhen.
- 5.7.3 Parameter bei Nennleistung prüfen
- | | |
|--------------------|------------------------------|
| UPRF-2 | 65° |
| Drehzahl | 93,5 bis 100,5 % |
| IKM-Druck | 69 bis 71 kp/cm ² |
| Abgastemperatur | max. 475 °C |
| Schmierstoffdruck | 4 bis 4,5 kp/cm ² |
| KS-Verbrauch | 591 kg/h |
| KS-Druck vor Düsen | 63 kp/cm ² |

- 5.8 Prüfung der Parameter bei Startleistung.
- 5.8.1 Leistungswahlhebel weiter bis auf 100° UPR1 verstellen. Luftschraube bleibt auf Anschlag.
- 5.8.2 Wenn sich Luftschraube eingestellt hat, Parameter prüfen:
- | | |
|-----------------------------|---|
| 1. UPR1-2 | 100 ° |
| 2. Drehzahl | 98,5 bis 100,5 % |
| 3. IKM-Druck | 88 + 2 kp/cm ² |
| 4. Abgastemperatur | 475 °C bei t _H = 15°C,
525 °C bei t _H = 15°C |
| 5. Schmierstoffdruck | 4 bis 4,5 kp/cm ² |
| 6. Druck vor den Düsen max. | 85 kp/cm ² (tats. 75 kp/cm ²) |
| 7. KS-Verbrauch | 676 kg/h |
- 5.9 Zwischenanschlag der Luftschraube prüfen
- 5.9.1 Leistung bis auf ca. 30° UPR1-2 zurücknehmen
- 5.9.2 Leistung langsam weiter verringern. Dabei ständig Drehzahlanzeige beobachten.
- 5.9.3 Erreicht LS den Anschlag, beginnt Drehzahl zu fallen. Bei einem Drehzahlabfall von 1,5 bis 2 % Leistungshebel nicht weiter zurücknehmen. Luftschraube vom Anschlag lösen. Danach muß die Drehzahl wieder automatisch um den abgefallenen Wert auf 98,5 bis 100,5 % ansteigen.
- 5.9.4 Leistungshebel auf 14° UPR1-2 einstellen.
- 5.10 Beschleunigungsprüfung
- 5.10.1 Luftschraube auf Anschlag
- 5.10.2 Innerhalb von 1,5 bis 2 Sekunden Leistungshebel zügig von Flugleerlauf auf 100° UPR1-2 verstellen. Gleichzeitig Uhr einschalten.

- 5.10.3 Innerhalb von 20 Sekunden muß das Friebwerk auf Startleistung übergehen (ersichtlich, wenn max. K 3-Druck vor den Düsen erreicht ist) Drehzahlanstieg auf 107 % ist kurzzeitig erlaubt.
- 5.10.4 Friebwerk 10 bis 15 Sekunden auf Startleistung laufen lassen.
- 5.10.5 Luftschraube vom Anschlag lösen.
- 5.10.6 Bedionhebel innerhalb von 2 Sekunden auf 0° UPRT-2 zurücknehmen. Das Triebwerk muß langsam auf Leerlaufdrehzahl übergehen.
- 5.11 Abkühlen des Friebwerkes, Triebwerk 2 bis 3 Minuten auf 0° UPRT-2 laufen lassen.
- 5.12 Abstellen des Friebwerkes.
- 5.12.1 Bordnetzspannung prüfen, sie darf nicht unter 16 V betragen. Nach der Spannung am Voltmeter prüfen, ob die Sollbruchstelle des Startergenerators nicht gebrochen ist.
- 5.12.2 Alle nicht erforderlichen Stromverbraucher und PRI-System ausschalten.
- 5.12.3 In Übereinstimmung mit dem Elektriker Abstellschalter auf "aus" stellen. In dieser muß der Schalter verbleiben bis das Friebwerk steht.
- 5.12.4 Kraftstoff-Förderpumpen EZN-14 und 465 ausschalten.
- 5.12.5 Auslauf des Friebwerkes messen. Die Zeit von 7 % der Drehzahl bis auf 0 muß mindestens 55 Sekunden betragen.
- Anmerkung: Wenn Friebwerk sich über elektrischen Abstellschalter nicht abstellen läßt, über Notsystem abstellen.
- 5.12.6 Bei völligem Stillstand des Friebwerkes Abstellschalter auf "ein" stellen.
- 5.12.7 Brandhahn schließen.
- 5.12.8 Schmierstoffkühlerklappen schließen.
- Anmerkung: Bevor das Friebwerk nicht völlig steht, darf das Bordnetz nicht ausgeschaltet werden. In Ausnahmefällen darf das Friebwerk in jeder

Leistungsstufe abgestellt werden. Das Triebwerk darf erst dann wieder angelassen werden, wenn der Rotor sich über die Luftschraube leicht drehen läßt.

5.12.9 Luftschraube auf Anschlag

5.12.10 Bordnetz ausschalten

5.12.11 Sicherungen ausschalten (sofern alle Funktionsprüfungen beendet sind)

6. Kaltdurchdrehen des Triebwerkes

Vorbereitung wie zum Anlassen

6.1 Wahlschalter auf das durchzudrehende Triebwerk stellen.

6.2 Umschalter "Boden-Luft" auf der Anlaßtafel auf "Boden" stellen.

6.3 Umschalter "Anlassen-Kaltdurchdrehen" auf "Kaltdurchdrehen" stellen.

6.4 0° UPRT-2

6.5 Abstellschalter auf "aus"

6.6 Anfrage nach außen, ob Triebwerk frei ist

6.7 Nach Antwort "Triebwerk frei" Anlaßknopf drücken

6.8 SZG dreht Rotor 35 Sekunden lang durch und schaltet sich ab (Lampe des APD erlischt).

7. Weitere Funktionsprüfungen

7.1 Vollständiges Fahren der Luftschraube in Segelstellung bei stehendem Triebwerk durch KFL-37

Achtung! Diese Prüfung darf nur durchgeführt werden, wenn Schmierstoffeintritts-temperatur mindestens 40°C beträgt.

Vorbereitung wie zum Anlassen des Triebwerkes. Auf einwandfreie Außenbordstrom-quelle achten. Luftschraube auf Anschlag.

Segelstellungsknopf KFL-37 zugleich mit dem Knopf des Sekundenzeigers der Uhr drücken. Wenn LS $\phi_0 = 92,5^\circ$ erreicht hat (nach Markierung an der LS-Haube) Segel-

stellungspumpe durch kurzes Herausziehen des KPL-37 in Neutralstellung abschalten.

Anmerkung: Die Luftschaube AW-72 wird in Segelstellung gefahren ohne die max. Zeit zu ermitteln. Es besteht die Möglichkeit, daß die Luftschaube bei der erstmaligen Betätigung der Segelstellungsanlage nicht voll in Segelstellung fährt.

Die Segelstellungsanlage darf nach 40 s ein zweites Mal betätigt werden.

Die Anlage darf max. zweimal hintereinander betätigt werden.

Rückholen der Luftschaube aus Segelstellung

Anmerkung: Nach max. 10 min nach dem Fahren der Luftschaube in Segelstellung ist die Luftschaube aus der Segelstellung zurückzuholen, und das Triebwerk ist sofort danach anzulassen.

Luftschaube vom Anschlag lösen

Abstellschalter muß auf "aus" stehen

Betriebsartenschalter auf "kalt durchdrehen" stellen

Segelstellknopf KPL-37 herausziehen und halten. Nach 3 s Anlaßknopf (zum Kaltdurchdrehen) drücken. Nach 15 s Segelstellungsknopf KPL-37 loslassen. Triebwerk nach Stillstand der Luftschaube anlassen und 2 bis 3 min im Leerlauf lassen.

7.2 Vollständiges Fahren der Luftschaube in Segelstellung bei laufendem Triebwerk durch KPL-37

Triebwerk anlassen

Leistungswahlhebel auf 0° UPRI-2

Luftschaube auf Anschlag stellen

Segelstellungsknopf KPL-37 drücken

Kraftstoffzufuhr in das TW wird unterbrochen

(KC-Druck und Temperatur fallen)

Luftschaube muß in max. 10 s vollständig in Segelstellung fahren

Abstellschalter des FW auf "aus"

Segelstellungspumpe nach 10 s durch kurzes Ziehen des KPL-37 abstellen

Achtung: Es ist verboten, den KPL-37 zu ziehen, bevor der Abstellschalter auf "aus" steht

Rückholen der Luftschraube aus Segelstellung

Anmerkung: Nach max. 10 min nach dem Fahren der Luftschraube in Segelstellung ist die Luftschraube aus der Segelstellung zurückzuholen, und das Triebwerk ist sofort danach anzulassen

Luftschraube vom Anschlag lösen

Abstellschalter muß auf "aus" stehen

Betriebsartenschalter auf "Kalt durchdrehen" stellen.

Segelstellungsknopf KPL-37 herausziehen und halten. Nach 3 s Anlaßknopf (zum Kalt-durchdrehen) drücken. Nach 15 s (vom Drücken des Anlaßknopfes) Segelstellungsknopf loslassen.

Triebwerk nach Stillstand der Luftschraube anlassen und 2 bis 3 min in Leerlauf laufen lassen.

7.3 Automatische Segelstellung nach IRL

Triebwerk zum Anlassen gemäß Pkt. 1. bis 3. vorbereiten

Triebwerk gemäß 4. anlassen

Anmerkung: Diese Funktionsprüfung kann mit einer anderen Prüfung verbunden werden. Ein besonderer Anlaßvorgang ist nicht erforderlich.

Leistungsstufe 0,7 Me = 41⁰ UPR1-2 einstellen

Luftschraube auf Anschlag

Abstellschalter "FW Stop" auf "Abstellen" und Uhr drücken

FW wird abgestellt und Luftschraube fährt automatisch in Segelstellung

Außenbordstromquelle anschließen

Rückholen der Luftschaube aus Segelstellung

Anmerkung: Nach max. 10 min nach dem Fahren der Luftschaube in Segelstellung ist die Luftschaube aus der Segelstellung zurückzuholen, und das Triebwerk ist sofort danach anzulassen. Ist das nicht möglich, ist eine entsprechende Eintragung in das Triebwerksbuch vorzunehmen.

Luftschaube vom Anschlag lösen

Abstellschalter muß auf "aus" stehen

Betriebsartenschalter auf "Kaltdurchdrehen" stellen

Segelstellungsknopf KPL-27 herausziehen und halten

Nach 3 s Anlaßknopf (zum Kaltdurchdrehen) drücken

Nach 15 s Segelstellungsknopf KPL-37 loslassen

Triebwerk nach Stillstand der Luftschaube anlassen und 2 bis 3 min im Leerlauf laufen lassen.

7.4 Funktionsprüfung Notabstellen des Triebwerkes

Triebwerk zum Anlassen gem. 1. bis 3. vorbereiten

Triebwerk gem. 4. anlassen

Anmerkung: Diese Funktionsprüfung kann mit einer anderen Prüfung verbunden werden. Ein besonderer Anlaßvorgang ist nicht erforderlich.

Luftschaube auf Anschlag. TW auf $0,4 \text{ Ne} = 22^\circ \text{ UPRT}$ einstellen.

Notabstellventil und Abstellschalter des Triebwerkes betätigen. Dabei stellt sich das Triebwerk ab und Luftschaube fährt automatisch in Segelstellung

Luftschaube muß auf eine Stellung von $\varphi_0 = 70^\circ$ gehen.

Luftschaube vom Anschlag lösen

Außenbordstromquelle anschließen

Rückholen der Luftschaube aus Segelstellung

Anmerkung: Nach max. 10 min nach dem Fahren der Luftschraube in Segelstellung ist die Luftschraube aus der Segelstellung zurückzuholen, und das Triebwerk ist sofort danach anzulassen. Ist das nicht möglich, ist eine entsprechende Eintragung in das Triebwerksbuch vorzunehmen.

Luftschraube vom Anschlag lösen

Abstellschalter muß auf "aus" stehen

Betriebsartenschalter auf "Kaltdurchdrehen" stellen

Segelstellungsknopf KFL-37 herausziehen und halten

Nach 3 s Anlaßknopf (zum Kaltdurchdrehen) drücken. Nach 15 s Segelstellungsknopf KFL-37 loslassen

Triebwerk nach Stillstand der Luftschraube anlassen und 2 bis 3 min im Leerlauf laufen lassen.

7.5 Überprüfung der zulässigen Höchstdrehzahl

Regulierungsschraube des Drehzahlreglers 25 Umdrehungen nach rechts drehen.

Triebwerk zum Anlassen vorbereiten. Triebwerk anlassen. PRT-Anlage ausschalten.

Leistungswahlhebel auf 25° UPRT verstellen. (keinesfalls über 30° UPRT)

Dabei darf Drehzahl nicht über 105 % ansteigen. Triebwerk abstellen.

Regulierungsschraube des Drehzahlreglers wieder in vorherige Stellung bringen.

Bei der weiteren Funktionsprüfung Gleichlauf beider Triebwerke prüfen.

7.6 Funktionsprüfung der Wassereinspritzanlage bei laufenden Triebwerken

Triebwerke zum Anlassen vorbereiten

Anmerkung: Diese Funktionsprüfung kann mit einem anderen Triebwerkslauf verbunden werden.

Wasserbehälter mit je 10 Litern destilliertem Wasser füllen.

Triebwerke anlassen und warmlaufen lassen.

An einem Triebwerk Nennleistung einstellen und den entsprechenden Schalter der Wassereinspritzanlage betätigen. Dabei muß die grüne Signallampe aufleuchten.

Die Abgastemperatur fällt etwas, ein evtl. vorhandener Ausschlag am Voltmeter der PRT-Anlage geht zurück, der IKM-Druck kann etwas ansteigen.

Ist das Wasser verbraucht, steigen die Abgastemperatur und die Anzeige an Voltmeter der PRT-Anlage an.

Triebwerk nach dem Verbrauch des Wassers zum Durchblasen der Anlage zwei Minuten auf 22° UPRF laufen lassen. Schalter der Wassereinspritzanlage auf "aus" stellen. Funktionsprüfung des zweiten Triebwerkes gem. 5.1 bis 5.12 durchzuführen.

8. Verhalten bei Gefahrenzuständen

8.1 Brand in der Triebwerkkanzel

8.1.1 Signalisation eines Brandes durch Warnlampe und Sirene

8.1.2 Abstellen beider Triebwerke durch EPL-37 oder Notabstellen
(das Abstellen kann in allen Leistungsstufen erfolgen)

8.1.3 Abstellschalter der Triebwerke auf "aus"

8.1.4 KS-Pumpen ausschalten

8.1.5 Brandhähne schließen

8.1.6 Gelbe Kontrollampen der ersten Gruppe müssen erloschen sein, bei nichtverlöschen derselben ist die entsprechende Knopflampe zu drücken.

8.1.7 10 s nach Erlöschen der gelben Kontrollampen ist der Hauptschalter der Feuerlöschanlage in die Neutralstellung zu bringen.

- 8.1.8 Hauptschalter der Feuerlöschanlage auf "Löschung" stellen, spricht dabei die Warnlampe und die Sirene wieder an, so ist die entsprechende Knopflampe und dann erst der Knopf der 2. Gruppe zu betätigen.
- 8.1.9 Überprüfung nach Pkt. 8.1.7 und 8.1.8 durchzuführen
- 8.1.10 Spricht bei der Überprüfung nach Pkt. 8.1.7 und 8.1.8 die Brandsignalisation nicht mehr an, so ist das Bordnetz sofort auszuschalten (alle Schalter und Hebel verbleiben in ihrer letzten Stellung)
- 8.2 Brand im Innern der Triebwerke
- 8.2.1 Signalisation eines Brandes durch Signallampe und Sirene
- 8.2.2 Beide Triebwerke abstellen durch KFL-37 oder Notabstellen (das Abstellen kann jeder Leistungsstufe erfolgen)
- 8.2.3 Brandkahn schließen
- 8.2.4 Gleich- und Wechselstromgeneratoren ausschalten
- 8.2.5 Knopf "Triebwerksinnenlöschung" des betreffenden TW's drücken
- 8.2.6 Mögigenfalls Knopflampe der entsprechenden Gondel betätigen
- 8.2.7 Stoppventil schließen
- 8.2.8 UPR-Hebel auf 0° stellen
- 8.2.9 Ausschalten sämtlicher Anlagen
- 8.2.10 Bordnetz ausschalten
- 8.3 Brand im FG-16-Bereich
- 8.3.1 Signalisation Brand rechte TW-Gondel durch Warnlampe und Sirene
- 8.3.2 Triebwerk anlassen unterbrechen
- 8.3.3 Triebwerke abstellen
- 8.3.4 FG-16 abstellen

8.3.5 Brandhahn des FG-16 schließen

8.3.6 Weitere Handlungen entsprechend Pkt. 8.1.6 bis 8.1.10

9. Konservierung und Entkonservierung des Triebwerkes AI-24

9.1 Innenkonservierung

Konservierungsgerät vorbereiten, Gerät wird mit 35 l reinem Schmierstoff MK-8 gefüllt

Anmerkung: Bei Außenlufttemperaturen unter +10 °C Schmierstoff auf 40 °C erwärmen
Verbindungsschlauch an den Konservierungsstutzen der Zuführungsleitung zur Kraftstoffvordruckpumpe anschließen. Elektroleitung des Konservierungsgerätes anschließen

Triebwerk zum Anlassen vorbereiten

Achtung! Die Konservierung erfolgt durch sogenanntes "Fehlanlassen", deshalb
Sicherung für Zündung ausschalten. Brandhahn bleibt geschlossen.
Förderpumpen nicht einschalten.

Anlaßknopf und Knopf des Sekundenzeigers der Uhr drücken (STG läuft ca 70 s)

Förderpumpe des Konservierungsgerätes einschalten

Nach Stillstand der Luftschraube Konservierungsgerät abschließen und Konservierungsstutzen verschließen und sichern.

9.2 Innenentkonservierung

Vorbereitung des Triebwerkes wie zum Anlassen.

Die Innenentkonservierung erfolgt durch ein sogenanntes "Fehlanlassen", daher
Sicherung für die Zündung ausschalten.

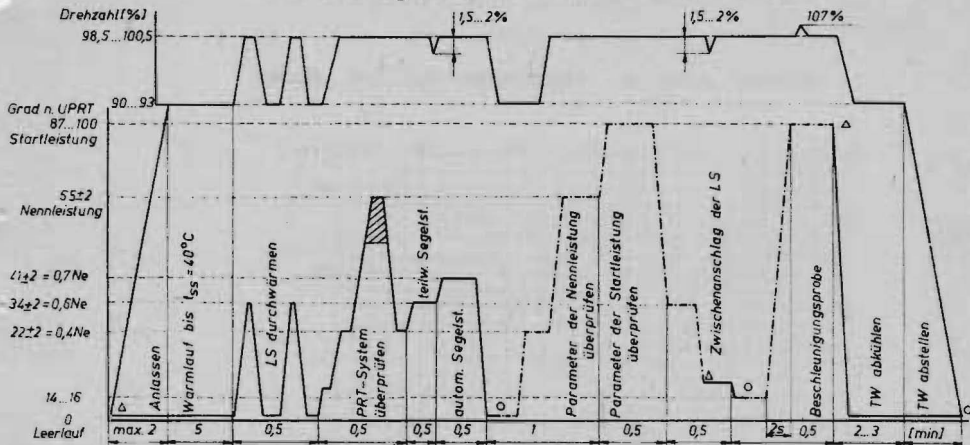
Anlaßknopf und Knopf des Sekundenzeigers der Uhr drücken

Nach 60 s Abstelltaster auf "aus". KS-Druck vor den Düsen muß sofort fallen.

Nach 70 s schaltet sich STG selbständig ab.

Anlage I

Bremsdiagramm des Triebwerkes AI-24, II. Serie



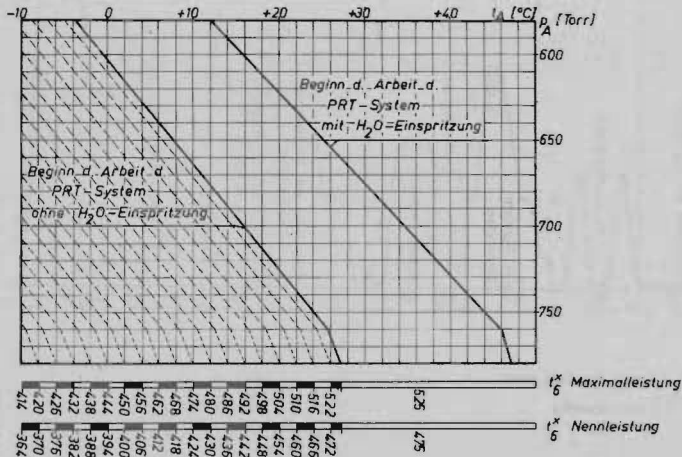
— LS vom Anschlag gelöst

- - - LS auf Anschlag

Δ Anschlag lösen

○ auf Anschlag stellen

Maximal zulässige Abgastemperatur am Boden



Anlage II

Technische Daten der Anlage TG-16

Anlassen:

Zeit bis zum Erreichen der Betriebsdrehzahl 28 ''
Temperatur maximal 900 °C max. 3 ''
Schmierstoffdruck (bei kalter Anlage) max. 7 kp cm⁻²

Leerlauf:

Drehzahl 31000 - 33500 min⁻¹
Drehzahlschwankung 1250 min⁻¹
Schmierstoffdruck 4,5 - 5,5 kp cm⁻²

Belastung:

Drehzahl 31000 - 33500 min⁻¹
ausnahmsweise 30500 min⁻¹
Drehzahlabfall kurzzeitig 29000 min⁻¹
Drehzahlschwankung 500 min⁻¹
Schmierstoffdruck 4,5 - 5,5 kp cm⁻²
Schmierstofftemperatur max. 160 °C
Kraftstoffdruck max. 22 kp cm⁻²
Temperatur max. 720 °C
max. 15 % der Einsatzfrist 750 °C
kurzzeitig 780 °C

A1-24 Geräteanzeigen, beim normalen TW-Lauf am Boden

Parameter	Gerät	Leistungsstufen							Bemerkung
		START	Ne	0,85 Ne	0,7 Ne	0,6 Ne	0,4 Ne	Leerlauf	
Stellungsanzeige am ADT-24M in °	УПТ-2	87-100	65±2	52±2	41±2	34±2	22±2	0	
Drehzahl in %	ИТЗ-2	98,5-100,5 (15100±150 min ⁻¹)						90-33	Max. Drehzahlanstieg bei Beschleunigung 107%
Abgastemperatur in °C	ИТГ-2	max. 525	max. 475						beim Anlassen max. 750°C bei „Start“ u. „Ne“ Außen- bed. u. Anlage Ia beachten
Schmierstofftemp. [°C]	ЭМИ- ЗРТИ	min.:	40					25	Bis 0,4 Ne max. 100°C für 15 min bei völlig offener Kühlerklappe
		empf.:	70-80						
		max.:	90 (für 10 min)				100		
Schmierstoffdruck [kpcm ⁻²]	ЭМИ- ЗРТИ	4±0,5						min. 3,0	
IKM - Druck (kpcm ⁻²)	АИМ- 100 Т	88±2 1	69-71						
max. KS-Verbrauch (kg h ⁻¹)	PTMC 0,85	675	598	541	485	448	375	~ 260	
KS-Druck (kpcm ⁻²)	ЭМИ- ЗРТИ	85	62-66	52	43	38	28	11-18	
Zeit für ununterbrochenen Betrieb in min		max. 5	max. 60	unbegrenzt				max. 30	
Schließen der Abblaseklappen in %	8. Stufe	70-72				Anzeige der 1W-41A in g		max. 4,5	zul. Schwankung ± 0,75g ohne 4,5g zu überschreiten
	5. Stufe	85-86,5							

Anlage IV

Checkliste

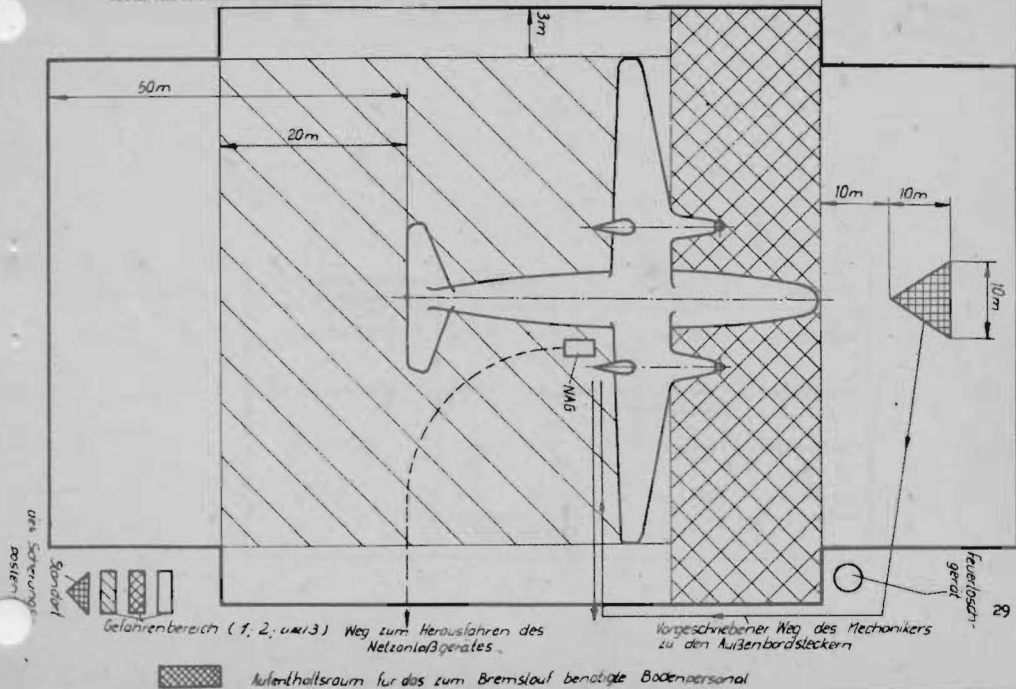
Vorbereitung innerhalb des Flugzeuges vor dem Anlassen

Lfd. Durchzuführende		
Nr.	Arbeiten	Bemerkung
1	Netzschalter auf Außenbord	2 grüne Lampen müssen brennen
2	Sicherungen ein	
3	Begrenzungsleuchten ein	nur bei Dunkelheit o. Nebel
4	Schalter für PO-750 am Funkerplatz auf "Boden"	
5	Spannung prüfen	Akkuspannung und Außenbordstromquelle - Spannung $\pm$ 24 V unter Belastung vor Einschalten Anlage überprüfen
6	Feuerlöscher ein	
7	PO-750 ein	
8	Gleich- u. Wechselstromgeneratoren aus	
9	3-Stellungsschalter auf "Hauptschiene"	
10	Druckanzeigergeräte (DIM) ein	
11	Kabinendruckregler auf Platzdruck stellen	
12	Luftentnahmeklappen u. Heizung zu	Anlage IX beachten
13	KS-Verbrauchsmeßanlage ein	
14	KS-Vorratsanzeige ein	
15	SS-Kühlerklappen auf "Automatik"	Automatische Regelung prüfen
16	Standbremse gezogen	
17	Bugradlenkung auf "Rollen"	

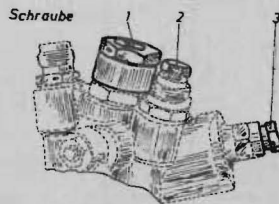
- | | | |
|----|---|--|
| 18 | Boden-Luft-Schalter auf "Boden" | |
| 19 | Wahlschalter links o. rechts | |
| 20 | Anlassen o. Kaltdurchdrehen auf "Anlassen" | |
| 21 | FRT-System ein | |
| 22 | SPU-Anlage ein | |
| 23 | SS-Vorrat prüfen | min. 30 Liter |
| 24 | Hydraulikflüssigkeitsvorrat prüfen | min. 22 ... 25 Liter |
| 25 | Hydraulikdruck prüfen | min. 110 kpc ^m - ² -ansonsten Nothydraulik-
pumpe betätigen. Betrieb der Notpumpe
auf Akku ist verboten! |
| 26 | Schwingungsmeßanlage ein | Überprüfen der IW-41 A |
| 27 | Schalter "Anlassen in der Luft" aus | |
| 28 | Brandhahn auf | grüne Lampe brennt |
| 29 | KS-Förderpumpen ein | grüne Lampen brennen |
| 30 | Anschlag gelöst | rote Lampe brennt |
| 31 | Abstellschalter ein | |
| 32 | Leistungswahlhebel auf 0° UPRT | |
| 33 | Brandhahn für FG-16 auf | grüne Lampe brennt |
| 34 | Schalter "Vorbereitung zum Anlassen ein | |
| 35 | Anlassen o. Kaltdurchdrehen auf "Anlassen" | |
| 36 | Generator GS-24 A aus | |
| 37 | Sämtliche elektr. Verbraucher, die nicht zum Anlassen benötigt werden, sind auszu-
schalten. | |

Anlage V

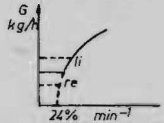
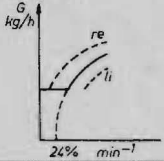
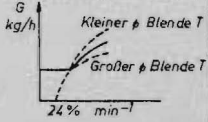
Gefahrenbereiche beim Abbremsen des Flugzeuges AN-24



Schraube	Einfluß	Auswirkung ↖ ↗		max. Verstellung bei einer Regulierung
1 Reglerpumpe	Drehzahl	erh.	verm.	$\pm 1/16$ Umdrehung
2 Reglerpumpe	Anlaßzeit (hat Einfluß auf Leistung)	erh.	verm.	$\pm 1/8$ Umdrehung
3 Reglerpumpe	Leistung	erh.	verm.	± 2 Umdrehungen
Schmierstoff - pumpe	SS - Druck	erh.	verm. 1 Umdrehung = 0,3 kpcm ⁻²	



Regulierungen am Triebwerk AI-24, 2. Serie

Nr.	Schraube	Regulierende Größe	Verstellung nach	Verstellung nach	Auswirkung der Verstellung	Zulässige Verstellung	Durchführung der Verstellung
1	16 ADT-24M	Anlaufvorgang (Anfang)	erhöht 	verringert 	0,5 Umdr. = 30 kg/h = 1 kp/cm ²	± 1 Umdr.	KS-Druck 2...2,5 kp/cm ² Drehz. bis 24% zu langsam oder umgekehrt 
2	17 ADT-24M	Anlaufvorgang (2. Bereich)	verringert 	erhöht 		± 2 Umdr.	KS-Druck in der 2. Hälfte des Anlaufvorganges 
3	Blende T ADT-24M	Anlaufvorgang (2. Bereich)	größerer Durchm. verring.	kleinerer Durchm. erhöht			Verstellung analog Schraube 17 

Nr.	Schraube	Regulierende Größe	Verstellung nach	Verstellung nach	Auswirkung der Verstellung	Zulässige Verstellung	Durchführung der Verstellung
4	130 ND-24M	Leerlaufdrehzahl 90...93%	verringern ⤵	erhöhen ⤴	0,25 Umdr. $\pm 250 \text{ min}^{-1}$ $\pm 1,7\%$	$\pm 0,5$ Umdr.	Verstell m. Spezialschlüssel Hülse nach oben drücken bis Kugel nach unten fällt und Sperrung freigeht
5	20 ND-24M	Abblaseklappe 8 Stufe (70...72%)	früher ⤵	später ⤴	1 Umdr. $\pm 370 \text{ min}^{-1}$ $\pm 2,5\%$	± 1 Umdr.	
6	21 ND-24M	Abblaseklappe 5. Stufe (85...86,5%)	später ⤵	früher ⤴	1 Umdr. $\pm 290 \text{ min}^{-1}$ $\pm 2\%$	± 1 Umdr.	
7	14 ND-24M	Höchst-drehzahl 104,7 105,7%	verringern ⤵	erhöhen ⤴	1 Umdr. $\pm 460 \text{ min}^{-1}$ $\pm 3\%$	± 1 Umdr.	Stellschraube d. Drehzahlreglers 25 Umdr. nach rechts - außer Betr. setzen. Nicht über 35° UPR. 1 Umdr. d. Schraube 14 beeinflusst Schließdrehz d. Abbl.-kl. d. 5. u. 8. St. um 600 min^{-1} Abschalten PRT-System nach Anlassen
8	3 ADT-24M	KS-Verbrauch (Regul. d. Diff.-Ventils)	verringern ⤵	erhöhen ⤴	1 Umdr. $\pm \text{Ne } 40 \text{ kg/h}$ $\pm \text{Flugleerl. } 90 \text{ kg/h}$	$\pm 0,5$ Umdr.	Sicherungsschr. entfernen 1 Umdr. = 18 Zähne
9	85 ADT-24M	KS-Verbrauch (Drossel B)	verringern ⤵	erhöhen ⤴	1 Raste $\pm \text{Ne } 10 \text{ kg/h}$ $\pm \text{Flugleerl. } 6 \text{ kg/h}$	$\pm 0,5$ Umdr.	1 Umdr. = 18 Rasten
10	36 ADT-24M	Begrenz. d. max. Drehmom. ($P_{IKM} = 88 \pm 2 \text{ kp/cm}^2$) -1	verringern ⤵	erhöhen ⤴	1 Umdr. $\pm 2,5 \text{ kp/cm}^2$	$\pm 1,5$ Umdr.	1 Umdr. = 18 Rasten PRT-System muß nach d. Anlassen ab- geschaltet werden
11		Starterabschalter WS-1A (33...48%)	früher ⤵	später ⤴	1 Umdr. $\pm 450 \text{ min}^{-1}$ $\pm 3\%$		
12	Stellschr. d. Drehzahl reglers	Betriebsdrehzahl 98,5... 100,5%	verringern ⤵	erhöhen ⤴	1 Umdr. $\pm 35...45 \text{ min}^{-1}$		
13	Schrauben am Verst. URT-24A	Sollwerttemp. "Anlassen" 720°C "Maximaleist." 495°C "Nennleistung" 435°C	verringern ⤵	erhöhen ⤴	1 Teilstr. $\pm 1^\circ\text{C}$ in allen Leistungsstufen	$\pm 50^\circ\text{C}$	Verstell. "Ne" beeinfl. "Maximalein- stell." "Maximal" beeinfl. nicht "Ne". Zuerst "Ne" regul. u. dann "Max" nachregulieren.

Nr.	Schraube	Regulierende Größe	Verstellung nach	Verstellung nach	Auswirkung der Verstellung	Zulässige Verstellung	Durchführung der Verstellung
14	Elektr. Drehzahlkorrektur UKO-24 B	Drehzahlbegr. 98,5...99,5%	verringern ⌒	erhöhen ⌒	1 Teilstrich $\pm 1\%$		
15	Vordruckstufe 0,6...0,8 kp/cm ²	Vordruckst. d. Schmierstoffaggregats MA-24	verringern ⌒	erhöhen ⌒	1 Umdr. $\pm 0,15$ kp/cm ²		
16	Druckstufe 4...4,5 kp/cm ²	Druckstufe d. Schmierstoffaggregats MA-24	verringern ⌒	erhöhen ⌒	1 Umdr. $\pm 0,2$ kp/cm ²		
17	KS-Vordruck 2...2,5 kp/cm ²	KS-Vordruck d. Pumpe BNK-101	verringern ⌒	erhöhen ⌒	1 Umdr. $\pm 0,1$...0,2 kp/cm ²		

Anlage VIII Bl. 1

Werkzeugzusammenstellung für Regulierungsarbeiten am Triebwerk AI-24 - 2. Serie

Zum Entfernen und Anbringen der Drahtsicherungen werden für alle Stellschrauben Seitenschnieder und Flachzange benötigt. Diese Aufstellung ist zusammen mit der Regulierungstabelle für das Triebwerk AI-24, 2. Serie, zu benutzen.

Lfd.	Bezeichnung der Schraube	Werkzeug	zugänglich von
1.	16	Schraubenzieher zur Entfernung der Sicherungsklemme	rechts
2.	17	Schraubenzieher zum Entfernen der Sicherungsklemme	rechts
3.	Blende T	Maulschlüssel 10 mm	links
4.	130	Für Schutzkappe Ringschlüssel 22 mm, für Stellschraube Maulschlüssel 14 mm	rechts
5.	20	Für Stopfen Ringschlüssel 19 mm, für Stellschraube Schraubenzieher 5 mm	rechts

Anlage VIII Bl. 2

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Schraube	Werkzeug	zugänglich von
6.	21	Für Stopfen Ringschlüssel 19 mm, für Stellschraube Schraubenzieher 5 mm	links
7.	14	Für Schutzkappe Ringschlüssel 22 mm, für Stellschraube Schraubenzieher 5 mm	rechts
8.	3	Für Sicherungsschraube Schrauben- zieher 8 mm, für Stellschraube Maulschlüssel 14 mm	links
9.	85	Für Verschlussschraube Maulschlüssel 14 mm für Stutzen Ringschlüssel 17 mm, zum Herausziehen der Drossel Schrau- be M 4, ca. 50 mm lang	links
10.	36	Für Schutzkappe Maulschlüssel 19 mm, für Stellschraube Schrauben- zieher 6 mm	rechts
11.	Starterab- schalter BS-1 A	Für Kontermutter Maulschlüssel 19 mm, für Stellschraube Schraubenzieher 8 mm	links

Anlage VIII Bl. 3

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Schraube	Werkzeug	zugänglich von
12.	Reg.-Schraube des Drehzahlreglers	Spezial-Vierkantschlüssel 6 mm	rechts
13.	Potentiometer am URT-24A	Für großen u. kleinen Deckel Schraubenzieher 8 mm, Verstellung von Hand	Fahrwerks- schacht
14.	Potentiometer am UKO-24B	Für großen u. kleinen Deckel Schraubenzieher 8 mm, Verstellung von Hand	Fahrwerks- schacht
15.	Vordruckstufe des Schmierstoffaggregates	Für Kappe Maulschlüssel 36 mm, für Kontermutter Maulschlüssel 14 mm, für Stellschraube Maul- schlüssel 7 mm	rechts
16.	Hauptdruckstufe des Schmierstoffaggregates	Für Kappe Maulschlüssel 36 mm, für Kontermutter 14 mm, für Stellschraube Maulschlüssel 7 mm	rechts
17.	Brennstoffvordruckpumpe	Kontermutter Maulschlüssel 36 mm, Stellschraube 10 mm	

Anlage IX

~~Ausgang aus der~~

~~Technologischen Anweisung Nr. 32/70 DW 47, Cwg. Mappe II, Reg. Nr. 6.04~~

Nach Triebwerkswechsel und jedem Abbau des Unterteiles der Triebwerksverkleidung!
Triebwerke anlassen und auf 0° UPRT einstellen. Die Luftentnahmeklappen und die Kühlturbine sind auf Stellung "Ein" zu stellen, max. zulässige Temperatur im System 100°C .
Luftzufuhr "zu den Kästen" einschalten, Luftdurchsatz 3 - 3,5 Einheiten. Durch Schalten der Mischventile ist die Temperatur im System zu regeln.

Achtung! Kühlturbine während der Funktionsprobe voll eingeschaltet lassen!

Nach 120 s sind die Luftentnahmeklappen zu schließen, Kühlturbine ausschalten.

INTERFLUG

BT Flugtechnik

Nachweisblatt

Über durchgeführte Triebwerksläufe

Koll.

BA

Lfd. Maschine
Nr.

Datum

Name

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

INTERFLUG

BT Flugtechnik

Nachweisblatt

Über durchgeführte Triebwerksläufe

Koll.

BA

Lfd. Maschine

Datum

Name

Nr.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10