

1. Реверсор тяги для турбореактивного двигуна, що містить дві стулки (10a, 10b), виконані з можливістю переміщення між відкритим і закритим положеннями реверсора тяги, причому кожна стулка керується електронною коробкою (18a, 18b) керування, зв'язаною з обчислювальним пристроєм (20) керування з повною відповідальністю, і два фіксатори (36a, 36b), кожний з яких дозволяє фіксувати положення стулки (10a, 10b), з якою він зв'язаний, який **відрізняється** тим, що кожна електронна коробка (18a, 18b) керування містить коробку (40a, 40b) електроживлення, що взаємодіє з фіксатором (36a, 36b) стулки, зв'язаним з нею через переривник (38a, 38b), і коробку (42a, 42b) синхронізації, що керує замиканням і розмиканням переривника, зв'язаного з фіксатором іншої стулки, так що кожен фіксатор виконаний з можливістю спрацьовування тільки по командах, що подаються одночасно від двох електронних коробок (18a, 18b) керування.
2. Реверсор тяги за п. 1, який **відрізняється** тим, що кожний фіксатор (36a, 36b) фіксує положення стулки (10a, 10b), з якою він зв'язаний, якщо він не живиться електричним струмом, і звільняє згадану стулку в тому випадку, коли коробка (40a, 40b) електроживлення електронної коробки (18a, 18b) керування цією стулкою подає на нього електричну напругу й одночасно коробка (42a, 42b) синхронізації електронної коробки керування іншою стулкою подає команду замикання переривника (38a, 38b), зв'язаного з вказаним раніш фіксатором.
3. Реверсор тяги за п. 2, який **відрізняється** тим, що кожна коробка (42a, 42b) синхронізації зв'язана з кожним з двох каналів (20a, 20b) зв'язку електронного обчислювального пристрою (20) керування з повною відповідальністю.
4. Реверсор тяги за будь-яким з пп. 1-3, який **відрізняється** тим, що з кожною стулкою (10a, 10b) зв'язаний упорний фіксатор (44), керований з кабіни літака, на якому встановлений турбореактивний двигун.