

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 79 (901). СРЕДА, 14 ОКТЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

Навстречу 42-й годовщине Октября!

## ТЕБЕ, РОДИНА!

С большим воодушевлением трудится личный состав Уральской авиагруппы в оставшиеся дни перед всенародным праздником 42-й годовщины Великой Октябрьской революции. Авиарботники готовят празднику свои трудовые подарки.

Коллектив Свердловского аэропорта хорошо поработал в первой декаде октября, выполнив план по общему тоннажу на 37,9 процента к месячной программе, а груза на 41 процент. Вместо 2540 пассажиров, намеченных по плану, отправлено 2765 человек.

Встав на трудовую вахту в честь великого праздника, высокими трудовыми достижениями отмечает эти дни коллектив авиатранспортного подразделения.

Высокой производительности полетов в октябре добились экипажи В. П. Дикова, Е. И. Лебедева, П. П. Быструшкина, В. К. Василисина и другие.



### Запуск двигателей

Прежде чем приступить непосредственно к запуску турбин, бортмеханик должен провести тщательный предполетный осмотр. Необходимо проверить состояние поверхности аэродрома в районе винтов, особенно перед ними: чи-сто ли под винтами, нет ли комков грязи, камешков. Ведь если такой посторонний предмет попадет в турбину, он сделает заборну на лопатке. Это ослабленное место, при огромных оборотах, начнет вытягиваться, и, в конце концов, лопатка полетит. А вслед за ней и все остальное. В результате турбина выйдет из строя. Надо также внимательно проверить, сняты ли все до одной заглушки. В противном случае может нарушиться нормальная работа материальной части.

При предполетной подготовке необходимо обратить внимание на то, заряжены ли баллоны кислородом, азотом для аварийного флюирования, а также для аварийного торможения. Причем здесь не следует полагаться на проверку, которая проводилась накануне для вылета. Дело в том, что за ночь может произойти стравливание и нужного давления в системе не окажется.

Следует не только убедиться в том, что самолет стоит на стояночном тормозе, но и переключить тумблер, чтобы удостовериться в нормальной работе стояночного тормоза. Это нужно делать во избежание непроизвольного движения машины под влиянием тяги винтов. Здесь надеяться лишь на

колодки нельзя, особенно на бетоне, — самолет, если он не поставлен на стояночный тормоз, будет двигаться и с колодками. Поэтому тумблер после переключения должен стоять в положении «заторможено». Только после этого можно притупить к запуску.

Необходимо проверить и обязательное закрытие всех люков. А то как-то был в практике эксплуатации такой случай. Незакрытый лючок под действием воздушного потока во время запуска оторвался и ударил по герметизированной части самолета. В итоге был выведен из строя лист обшивки. По этой же причине перед запуском нужно убрать заземление, а то его грузик может нанести повреждение фюзеляжу.

Положение ручки щитков должно быть или «нейтрально», или «убрано». Если это не будет сделано, то закрылки могут выйти во время запуска и наткнутся прямо на АПА. Прямым следствием этого может оказаться выход из строя щитков.

На каждый случай запуска двигателей самолета Ил-18 рецепта не дашь. В процессе эксплуатации, из практики, у любого бортмеханика вырабатываются свои навыки запуска за один заход.

Однако при этом для всех обязательным является следующее правило: хороший запуск получается при хорошем, исправном состоянии аэродромного источника питания. В рейсах нередко бывают такие случаи. Прилетаешь в тот или иной аэропорт и спрашиваешь: «Как аккумуляторы?» В ответ слышишь: «Нормально!» И действительно, напряжение достигает 30 вольт, а емкости-то и нет. Это ведет к тому, что нормальный запуск двигателей не получается.

Поэтому я хочу дать такую рекомендацию бортмеханикам. Если состояние средств запуска неизвестно, то целесообразно сделать холодный запуск двигателей. Это сразу же позволит выявить все слабые места.

При запуске двигателей нужно

### Номер выпускает общественная редакция

Сегодня начинает свою работу трехдневный постоянно действующий семинар редакторов стенных газет уральских авиаподразделений и авторского актива газеты «Авиатор Урала».

Участники семинара прослушают лекции и беседы: «Ленинские принципы советской печати», «О роли рабкоров и стенной печати в борьбе за выполнение требований партии и правительства к Аэрофлоту», «Техническое и художественное оформление газеты», «Сатира и юмор в газете» и другие.

Силами участников семинара будет выпущен специальный номер газеты «Авиатор Урала».

На третьем занятии семинара будут подведены итоги просмотра стенных газет подразделений Уральской авиагруппы.

### Это было ВЧЕРА

Очередное занятие техучебы в ремонтном предприятии было посвящено вопросу перехода на семичасовой рабочий день.

\*\*\*

Недавно в Свердловском аэропорту создана любительская киностудия. Первой ее работой будет киножурнал «Крылья Урала» № 1, который предполагается выпустить к празднику 42-й годовщины Великой Октябрьской революции.

Вчера у кинолюбителей был завершающий день подготовки к началу съемок. Утвержден сценарий киножурнала. Намечены объекты съемки.

В ближайшие дни кинолюбители приступят к работе над первым номером киножурнала.

## В помощь летно-подземному составу

### Особенности ТЕХНИЧЕСКОЙ эксплуатации самолета Ил-18

И. СЕДАНОВ,

бортмеханик-инструктор

особенно внимательно следить за температурой и выходом на обороты, а также за напряжением. В кабине в этот момент должна быть абсолютная тишина; никаких посторонних разговоров. А то внимание бортмеханика окажется отвлеченным, он пропустит заброс температуры. В результате может выйти из строя турбина.

### Проба двигателей

В процессе пробы двигателей мы должны обеспечить прогрев масла в канале винта, проверить постановку на упор, частичное флюирование и автофлюгер, а также проверить взлетный режим. Здесь следует уделить внимание таким особенностям в работе. Секторы давать двигателям, особенно крайним, очень плавно и осторожно. Особенно это требуется при режиме от 0° до 50°. Так нужно действовать для того, чтобы винты загрузить равномерно, постепенно, а не рывками, а также для того, чтобы машину не разворачивало.

Необходимо отметить и еще одну характерную ошибку, допускаемую в практике эксплуатации самолета Ил-18. При пробе двигателей иногда убирают газы, не снимая винтов с упора. Подобная неосмотрительность может привести к забросу температуры, а это, в свою очередь — к выходу из строя турбины.

## ДОРОГА УХОДИТ ВДАЛЬ

Очерк

Говорят судьбы людей не схожи. Может быть. Но когда люди увлечены одной большой целью, охвачены единым порывом — такое утверждение на проверку оказывается неправильным.

1. В ДАЛЕКОМ северном крае, среди бескрайних лесов, расположен город Кудымкар — центр Коми-Пермского национального округа. Ни железной дороги, ни водного пути — только плохая шоссейная дорога. Не случайно поэтому воздушное сообщение стало играть такую большую роль в жизни национального округа.

На окраине Кудымкара раскинулось летное поле аэропорта. Здесь базируется авиазвено, обслуживающее некоторые северные районы Пермской области. Небольшой спаянный коллектив авиаработников Кудымкара борется за то, чтобы удовлетворить потребность населения в воздушном транспорте, обеспечивая регулярность и безопасность полетов.

В конце января нынешнего года подразделения Уральской авиагруппы облетела радостная весть — Кудымкарскому авиазвено присвоено звание звена коммунистического труда. Высокое, почетное звание! Его нужно завоевать. А как же коллектив авиазвена оправдывает это доверие народа?

2. ЕЩЕ в полете до Кудымкара мы разговорились с одним местным жителем, комсомольцем. Рассказывая о богатстве и красоте родного края, он сказал:

— Раньше округ был оторван от мира, словно за тридевять земель жили. А сейчас иное дело. Какой-то час лета, и ты — в областном центре Перми. А оттуда и водой, и железной дорогой — куда хочешь поезжай. Нет, что ни говори, а без авиации мы как без рук. Воздушный транспорт стал просто необходимым.



Пилот Александр Новоселов осматривает винт у самолета Як-12.

3. ДЕНЬ обещал быть погожим. Город еще только просыпался, а в аэропорту уже кипела работа. На поле, возле самолетов хлопотали техники и мотористы. Возле зеленого Яка склонились двое. Старший авиатехник коммунист Василий Кузьмич Патрушев, осматривая вместе с молодым, недавно пришедшим в звено, авиамехаником Евгением Ивановичем Любавкиным Як-12, терпеливо объяснял, куда нужно обращать особое пристальное внимание во время предполетного осмотра самолета.

Немало подготовил за свою многолетнюю работу в аэропорту Василий Кузьмич трудолюбивых, хорошо знающих свое дело авиаспециалистов, привил им горячую любовь к авиации. Несмотря на свой большой опыт, он постоянно повышает знания, то

(Окончание на 2 стр.)

давление масла помпы подпитки.

Можно столкнуться и с таким моментом. Часто срабатывает насос гидروпомпы. Штыри сняты, а шасси не убираются. Здесь необходимо проверить, дожата ли ручка аварийного вы-

пуска шасси.

В горизонтальном полете надо тщательно следить за температурой, проверять работу правой и левой топливных групп по отдельностям. А то бывает, поставят расход на сумму и не беспокоятся: а как происходит выработка из той или другой группы. Кстати, о контроле за работой турбинных установок. По моему, каждому бортмеханику необходимо, особенно в начале эксплуатации, самолета Ил-18, завести специальный график. В нем следует записывать характер работы двигателей, расход топлива по двигателям, степень регулировки болтами КТА и т. д.

Выходя из пилотской кабины (например, для визуальной проверки работы двигателей), бортмеханик должен поручить кому-нибудь из членов экипажа контроль за приборами. Короче говоря, приборы, показывающие работу турбовинтовых установок, нельзя оставлять без наблюдения.

В заключение несколько слов мне хотелось бы сказать об особенностях зимней эксплуатации самолета Ил-18. Борьба с обледенением поверхности машины на земле следует при помощи чехлов. А иней снимать надо подогревом от МП-85. Кроме того, следует подогревать газо-воздушный тракт, маслорадиатор, масляный бак, а также командно-топливный агрегат. А то при минусовых температурах наружного воздуха, порядка —20, —30°, турбины проворачиваются тяжело.

