

летно-подъемному составу

Особенности ЛЕТНОЙ

эксплуатации самолета Ил - 18

А. КРЮКОВ,
пилот-инструктор

ника, а эксплуатируется машина всеми экипажами, то есть по раскрепленному методу. Мы считаем, что этот опыт вполне себя оправдал и может быть с успехом применен и во всех других подразделениях Аэрофлота, эксплуатирующих самолеты Ил-18.

Предполетная подготовка

Здесь, как и в дальнейшем, я затрону только те моменты, которые представляют те или иные особенности при подготовке к полету на самолете Ил-18 по сравнению с полетами на машинах других типов.

Во-первых, необходимо очень хорошее знание трасс, тщательный расчет по времени. Ведь незначительное боковое уклонение при тех больших скоростях, на которых летают Ил-18, может быстро привести к потере ориентировки. Чтобы судить об этом, приведу такой пример. На днях мы летели из Адлера со средней скоростью 840 километров в час. В этих условиях уклонение от курса на 10° только за пять минут могло бы увести самолет от маршрута более чем на 20 километров!



Наши трассы имеют большие изломы и совершенно разные по протяженности участки. Хранить все это в памяти трудно. Поэтому штурман должен заранее составить карту-схему по маршруту, представляющую собой нанесенную на бумаге линию пути. На ней должны быть указаны магнитно-путевые углы, расстояние между контрольными пунктами. Эту карту-схему необходимо поместить где-то на приборной доске перед глазами командира корабля, но с таким расчетом, чтобы ее одновременно мог видеть и второй пилот.

И теперь еще одно. На борту у экипажа всегда должен находиться комплект карт по различным направлениям. Например, вы летите на Адлер. Одновременно с подготовкой по этому маршруту надо готовить карты на Омск и на Москву. Потому что в случае закрытия по погоде аэропорта назначения — Свердловска (при возвращении из Адлера), вам эти карты могут понадобиться, чтобы прийти на запасный аэродром.

Руление

Среди летного состава существует мнение, что рулить на самолете Ил-18 очень просто. Это не совсем так. Подобное мнение верно лишь для простых условий, например, для руления по прямой. В других же случаях надо учитывать особенности машины и вытекающие из этого требования в отношении руления.

Необходимо постоянно помнить, что самолет Ил-18 очень инертная машина. Поэтому на бетонных полосах следует рулить на внутренних двигателях. В противном случае — руления на внешних двигателях — получается большой разнос, который летчику очень трудно бывает парировать. Наоборот, при рулении по грунту

надо пользоваться внешними двигателями. Это необходимо потому, что они расположены выше внутренних и находятся дальше от земли. Тем самым снижается вероятность попадания в турбины засосанных с воздухом посторонних предметов.

При этом надо помнить, что если внутренние двигатели выключены, то рулить на внешних нельзя. Дело в том, что гидросистема самолета работает от внутренних двигателей и руление на внешних (при выключенных внутренних) может привести к падению давления жидкости в системе.

Следует учитывать и такую особенность. При разворотах штурвалчик управления колесом передней ноги поворачивается тягело. Вот почему для выполнения разворота надо сначала притормозить колеса основного шасси той стороны, в которую нужно развернуться, создать вращение, т. е. помочь развороту управления передней ногой. Нельзя разворачиваться на полностью заторможенной тележке, так как можно вывернуть стойку шасси.

Нужно правильно определять момент начала разворота. Особенно это важно при развороте на скрещивающихся полосах. Ошибка здесь может привести к тому, что будет срезан угол и колеса попадут на грунт. А так как эти места обычно укатываются плохо, то тележка может провалиться. Чтобы этого не произошло и во избежание срезания угла, разворот в таких случаях следует начинать тогда, когда нос самолета находится примерно на середине поперечной полосы.

При разворотах на узкой взлетно-посадочной полосе надо использовать помощь внешних двигателей.

На скользкой поверхности (а с наступлением зимы таких случаев будет очень много) рулить нужно особенно внимательно и осторожно. Ведь при сильном поступательном движении самолета, при нажатии на тормоза, при переходе со скользкой поверхности на бетон, срабатывает автомат юза и торможения не происходит. В результате экипаж уже почти не имеет возможности изменить направление движения.

Если при рулении концевик основной ноги не срабатывает (это может произойти из-за его забивания грязью или льдом), необходимо прибегнуть к помощи системы аварийного торможения.

Следует, наконец, указать и на такую имеющую место в Ленинграде ошибку. Экипаж никак не мог остановить самолет. Хотя режим работы двигателей был установлен на 0°, машина продолжала двигаться. Это происходило потому, что экипаж забыл снять винты с упора. Поэтому при установке режима на 0° необходимо сразу же снимать с упора винты. Это надо делать еще и потому, что в противном случае произойдет заброс температуры и можно сжечь турбины. Следить за этим — обязанность бортмеханика.

(Окончание следует).

Да здравствуют советские ученые, конструкторы, инженеры, техники, рабочие, прославившие нашу Родину первым в истории космическим полетом на Луну, открывшим новую эру в познании человеком космического пространства!

(Из призывов ЦК КПСС к 42-й годовщине Октября)

Авиатор Урала

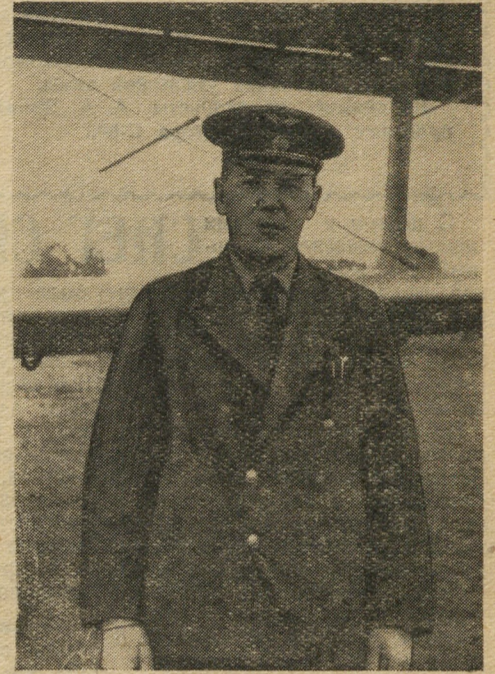
Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 77 (899).

СРЕДА, 7 ОКТЯБРЯ 1959 г.

Год издания 17-й

Уверенно водит самолет Ан-2 по воздушным трассам Пермской области командир корабля коммунист Михаил Васильевич Жильцов. Хорошо знающий свое дело пилот, волевой человек, Михаил Васильевич, летая по самым отдаленным и сложным трассам местных воздушных линий, всегда обеспечивает высокую безопасность полетов.



Благодаря чему он добивается этого? Прежде всего, благодаря точному соблюдению правил производства полета, отличной предполетной подготовке, хорошему знанию трасс. Если погода по маршруту внезапно начинает меняться, Михаил Васильевич принимает правильное решение — не лезет «на рожон», а заблаговременно возвращается на ближайший аэродром. Так, в повседневном труде М. В. Жильцов добивается замечательных успехов.

НА СНИМКЕ: командир ко-

рорабля Михаил Васильевич Жильцов перед вылетом в очередной рейс у самолета Ан-2.

ЕЩЕ ОДНА ПОБЕДА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО РАЗУМА

Приближается время ПОЛЕТА ЧЕЛОВЕКА НА ПЛАНЕТЫ КОСМОСА

4 октября, в день, когда исполнилась вторая годовщина запуска первого советского искусственного спутника Земли, радио принесло новую радостную весть о запуске третьей советской космической ракеты, несущей автоматическую межпланетную станцию. Одержана еще одна победа на пути человечества в космос. Сейчас с уверенностью можно сказать: до любой планеты нам рукой подать.

Редакция газеты «Авиатор Урала» просила некоторых авиаработников высказать свои впечатления о запуске третьей космической ракеты.

Вот они:

— Слов не хватает, чтобы выразить чувство радости, вызванное сообщением об успешном запуске третьей ракеты с межпланетной автоматической станцией. Честь и слава творцам этого нового подвига — ученым, инженерам, рабочим. Уверен, что в ближайшее время советские пилоты-космонавты первыми отправятся и достигнут ближайших планет космоса.

А. НИКУЛИН,

зам. командира летного коллектива.

— Запуск третьей космической ракеты, несущей автоматическую действующую межпланетную станцию, — триумф человеческого разума, его гения. Хочется сказать исследователям космоса: большое спасибо за ваш великий труд во имя человечества, во имя мира и счастья на земле.

В. МАРТЮШЕВ,
диспетчер АДС.

— Запуск космической ракеты — новый удар по поджигателям войны. Пусть знают они, что наши силы безмерны. Стремительный полет ракеты — символ стремительного движения нашего народа к светлому завтра — коммунизму. Поэтому так радует это сообщение.

О. УСТЮГОВА,
инженер-синоптик.

