

ПРОЛЁТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

R 311  
R 1383

# ВРЕМЕННАЯ ИНСТРУКЦИЯ

ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРОВ  
„УС — 4,“ „ПС — 2,“ „Ш — 5“ и „Г — 9“

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ФИКСАЦИИ  
АВИАМОДЕЛЬНЫХ РЕКОРДОВ СССР

==

ИЗДАТЕЛЬСТВО АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО  
КРАЕВОГО СОВЕТА ОСОА ВИАХИМА  
Г. РОСТОВ НА ДОНУ 1936 ГОД

R 311  
1383

# ВРЕМЕННАЯ ИНСТРУКЦИЯ

ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРОВ  
„УС—4“, „ПС—2“, „Ш—5“ и „Г—9“

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ФИКСАЦИИ  
АВИАМОДЕЛЬНЫХ РЕКОРДОВ С С С Р

ИЗДАТЕЛЬСТВО АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО  
КРАЕВОГО СОВЕТА ОСОАВИАХИМ  
Г. РОСТОВ НА ДОНУ 1936 ГОД.



**1. Приказ Центрального Совета Союза Осоавиахим СССР  
и РСФСР**

16 апреля 1936 г.

№ 26

Г. Москва

В связи с получением ряда материалов стахановского опыта по эксплуатации планеров „УС-4“ и „ПС-2“ и наличием уже значительного опыта по эксплуатации планеров „Г-9“ и „Ш-5“ — с получением сего ввести в действие во всех аэроклубах, школах, станциях и кружках прилагаемую „Временную инструкцию по эксплуатации планеров „УС-4“, „ПС-2“, „Ш-5“ и „Г-9“.

Зам. председателя ЦС Осоавиахима СССР **Уваров.**

Секретарь ЦС Осоавиахима СССР **Ивановский.**



36-6/355



## Временная инструкция по эксплуатации планеров „УС-4“, „ПС-2“, „Ш-5“ и „Г-9“

### 1. По планерам „УС-4“

1. При эксплуатации планеров „УС-4“ надлежит строго руководствоваться нормами эксплуатации, ремонта и ухода за указанным планером, опубликованными в учебнике А. М. Розанова и др. („Техника и практика планеризма“, гл. 23, стр. 172), допуская изменения, разрешаемые лишь настоящей инструкцией.

2. Парение на планерах „УС-4“ может быть допущено лишь в организациях, имеющих на это специальное разрешение планерного сектора ЦС Осоавиахима СССР.

3. В случаях, если после эксплуатации планера „УС-4“ в данной категории его состояние (зафиксированное комиссией по назначению начальника планерной организации, эксплуатирующей планер и под его председательством) окажется полностью соответствующим требованиям этой категории, допускается дальнейшая эксплуатация планера в этой категории.

Однако во всех случаях превышения норм эксплуатации планера „УС-4“ в каждой категории ограничивается нижеследующим числом дополнительных натяжек.

4. Условия эксплуатации остаются прежние и приводятся здесь для сведения, а именно: для I кат. — планирующие полеты по полной программе при ветре не свыше 9 м/сек.; для II кат. — планирующие полеты по полной программе при ветре не свыше 7 м/сек.; а после 400 натяжек, сделанных во II кат., — полеты с разворотами до 45° при ветре не свыше 5 м/сек., для III кат. — полеты по прямой и пробежки при ветре не свыше 5 м/сек.

5. Кроме обычных осмотров, требуемых методикой, обязательны: осмотр и регулировка после сотой натяжки, текущие ремонты — после 400-й к 900-й. После 1300-й — кап. ремонт и тек. ремонты после 1600-й, а в дальнейшем через каждые две-сти натяжек.

Категория	Максимально допустимое увеличение числа натяжек	Примечание
I	на 200 натяжек	что составит с допускаемыми основными всего 700 натяжек в этой категории.
II	на 300 натяжек	что составит с основными допускаемыми в этой категории 1100 натяжек, а всего за эксплуат. в I и II категориях основн. 1300 и дополнит. 500, т. е. всего 1800 натяжек.
III		Общее число натяжек в III категории не должно превышать установленных ст. инструкцией 1200 натяжек. Таким образом, общее количество натяжек за время пребывания в первых трех категориях не может быть свыше 3000.
IV		По вылете этих норм планер переводится в IV категорию и может эксплуатироваться только на пробежках без взлета без ограничения срока. Для предохранения от взлета на верхней плоскости крыла над передним лонжероном, должна быть надежно укрепленна по всему размаху крыла рейка сечением 20—10 мм, укрепленная ребром на лонжероне.

### II. По планерам „ПС-2“

Поскольку в ранее изданных нормах указаны лишь предельные количества полетов, без указания времени, — установить, во изменение предыдущих норм, нижеследующее соотношение времени полета с числом посадок:

Категория	Посадки	Ч а с ы	Условия эксплуатации
Для I кат.	или 600 посадок	при времени менее 60 часов	Парение (вне облаков) при ветре не свыше 20 м-сек.
То же	„ 450 „	то же 90 часов	Осмотр и регулировка после каждых 50 посадок или 10 час. налетов.
„	„ 300 „	то же 120 часов	
„	„ 200 „	при времени более 120 часов	После каждых 25 посадок или 40 часов текущий ремонт

ПРИМЕЧАНИЕ. В случае, если по вылете этих норм состояние планера будет признано соответствующим дальнейшей эксплуатации в условиях этой же категории (V), что должно быть зафиксировано комиссией в составе компетентных специалистов, допускается дальнейшая эксплуатация планера, в условиях:



Для I категории: во всех случаях превышение норм этой категории ограничивается: 200 посадками и 20 час. налета.

Для II категории: от 600 посадок до 1800 при времени эксплуатации менее 60 часов; от 450 до 1600 посадок при времени эксплуатации до 90 часов; от 300 до 1400 посадок при времени эксплуатации более 120 часов.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Время налета, указанное в нормах II категории, считается за время эксплуатации в I категории.

2. Допускаемое превышение по акту соответствующей комиссии то же, что и для I категории.

Условия эксплуатации для II категории — планирующие полеты по полной программе при ветре до 8 м/с. Осмотр и текущий ремонт через каждые 200 посадок. После налета 140 часов или 1000 посадок капитальный ремонт.

Для III категории: по вылете ресурсов II кат. планер переводится в III категорию, в которой находится до общего налета за все время эксплуатации, не свыше 3000 натяжек, после чего переводится в IV категорию.

Условия эксплуатации в III категории — планирующие полеты при прямой при ветре до 5 м/сек.

Осмотры и текущие ремонты через каждые 200 натяжек.

Для IV категории условия те же, что и для IV категории планера „УС-4“.

### III. Общие замечания и эксплуатации планеров „УС-4“ и „ПС-2“

1. Осмотры, требуемые в указанные сроки, производятся вне зависимости от осмотров перед полетами и на старте, требуемых методикой и стартовым распорядком и должны заключать полный осмотр всей машины и ее деталей.

2. Под текущим ремонтом имеется ввиду — устранение всех дефектов, замеченных при вышеописанных осмотрах, за исключением ремонта крупных частей, требующих вскрытия обшивки, что относится к капитальному ремонту.

3. Как текущий, так и капитальный ремонты должны производиться до указанных сроков, если того требует состояние материальной части.

4. Указанные нормы налета являются максимальными, не могут быть превышены ни при каких условиях и состоянии машины.

Машины, при осмотре которых обнаружена пониженная прочность или изношенность, не допускающая их эксплуатации

в данной категории, должны быть независимо от остающихся ресурсов этой категории переведены в следующую или сняты с эксплуатации.

5. Результаты всех осмотров и перевод из категории в категорию фиксируется в формулярах.

### IV. По планерам „Ш-5“ и „Г-9“

1. Время пребывания планеров „Ш-5“ и „Г-9“ в I категории обуславливается:

для „Ш-5“ — 450 посадок или 250 часов налета,

для „Г-9“ — 450 посадок или 300 часов налета.

Планеры „Ш-5“ и „Г-9“ I-й категории допускаются:

а) к буксировке за самолетом „П-5“ на скоростях не свыше 140 км в час (для „Г-9“ до 150 км в час);

б) к нормальному выполнению фигур высшего пилотажа (штопор, петля, перевороты, глубокие виражи);

в) к парению.

2. По вылете этих норм, планеры подвергаются обязательному капитальному ремонту и переводятся во II категорию.

Срок их пребывания во II категории ограничивается 200 посадок или 100 часов налета.

Планеры „Ш-5“ и „Г-9“ допускаются:

а) к буксировке за самолетом „П-5“ на скоростях не свыше 120 км в час (для „Г-9“ — 130 км в час);

б) к нормальному пилотажу, за исключением переворотов и глубоких виражей;

в) кроме парения в облаках.

ПРИМЕЧАНИЕ. Планеры „Г-9“ могут быть допущены в отличие от планеров „Ш-5“ к буксировке за самолетом „У-2“.

3. По вылете норм II категории планеры переводятся в III кат. Срок пребывания в которой ограничивается 400 посадок или 200 часов полета.

Планеры „Ш-5“ и „Г-9“ III категории допускаются:

а) к выполнению нормальных парящих полетов, кроме полетов в облаках при ветре не свыше 12 м/сек. (для „Г-9“ — 15 м/сек.).

Запуск планеров „Ш-5“ III категории допускается лишь на амортизаторе. Планеры „Г-9“ III категории могут быть запускаемы так же и на буксире „У-2“ (перелеты на буксире „У-2“ для планеров „Г-9“ III категории воспрещаются).

### V. Общие замечания. По планерам „Ш-5“ и „Г-9“

1. Кроме обязательных осмотров планеров перед каждым полетом он должен подвергаться тщательным периодическим



осмотрам, гарантирующим полную безотказность матчасти, но не реже, чем через каждые 50 посадок или 25 часов полета.

2. Особо тщательное наблюдение надлежит вести за регулировкой растяжных тросов и тросов управления, сменяя последние по мере надобности и не реже, чем через каждые 100 часов полета.

3. Текущий ремонт производится по мере надобности, на осмотре периодических осмотров, причем в случае необходимости производится вскрытие обтяжки.

4. При капитальном ремонте обязательно вскрытие обтяжки крыльев, а для планера „Ш-5“ и задней части кабины, с заменой и ремонтом всех изношенных или поврежденных частей. Особо следить за состоянием склейки.

5. Предлагаемые нормы максимальные и ни при каких условиях не подлежат превышению. По вылете ресурсов планеры с эксплуатации снимаются.

В случае обнаружения преждевременного износа или нарушения прочности планера, в силу повреждений хотя бы и отремонтированных планер должен быть переведен в следующую категорию или снят с эксплуатации независимо от числа остающихся ресурсов.

## 2. Приказ Центрального Совета Союза Осоавиахим СССР и РСФСР

27 апреля 1936 г.

№ 35

Г. Москва

1. На основании постановления Совнаркома СССР от 5 апреля 1936 г. за № 645 (см. Бюллетень № 4-5) „О фиксации международных авиационных рекордов“ с получением настоящего приказа на местах ввести в действие „Инструкцию о порядке фиксации авиамodelьных рекордов в СССР“

Врид. председателя ЦС Союза Осоавиахим СССР и РСФСР **С. Белицкий**

Секретарь ЦС Осоавиахима СССР и РСФСР **Ивановский**

## Инструкция о порядке фиксации авиамodelьных рекордов в СССР

(Утверждено президиумом ЦС Осоавиахима 20-IV - 1936 г.)

В связи с выступлением СССР в лице Центрального аэро клуба СССР им. А. В. Косарева в ФАИ (международную авиационную федерацию), с 1 апреля 1936 г. устанавливается следующий новый порядок фиксации международных и всесоюзных авиамodelьных рекордов:

### 1. Перечень рекордов

#### А. Рекорды, фиксируемые ФАИ, как международные

- 1) Класс фюзеляжных моделей самолетов:
  - а) дальность полета, старт с рук,
  - б) дальность полета, старт с земли,
  - в) продолжительность полета, старт с рук,
  - г) продолжительность полета, старт с земли,
  - д) высота полета, старт с рук,
  - е) высота полета, старт с земли,
  - ж) скорость полета, старт с рук,
  - з) скорость полета, старт с земли.

#### 2) Класс фюзеляжных моделей гидросамолетов:

- а) дальность полета, старт с воды,
  - б) продолжительность полета, старт с воды,
  - в) высота полета, старт с воды.
- 3) Класс фюзеляжных моделей планеров:
    - а) дальность полета, старт с рук, с амортизатора или с лебедки,
    - б) продолжительность полета, старт с рук с амортизатора или с лебедки,
    - в) высота полета, старт с воды, с амортизатора или с лебедки.

