

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ПЕРЕБАЗИРОВАНИЯ
КРУПНОГАБАРИТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ****Чуба В.И., Фатов А.М.***(Государственный музей авиации Украины)*

При комплектовании Государственного музея авиации Украины важное значение имели вопросы технологических решений перебазирования крупногабаритных летательных аппаратов, с которыми столкнулись его специалисты.

Постановлением Кабинета Министров Украины от 7 марта 2001 года № 74-р о создании Государственного музея авиации Украины был определен путь наполнения музея летательными аппаратами. Была поставлена задача Министерству обороны Украины, Укрэвиапрому о передаче на баланс Музея самолетов и вертолетов, подлежащих списанию.

При комплектации музейной экспозиции возникли вопросы, связанные с транспортировкой авиационной техники из разных городов Украины. Так, в перечне авиационной техники были самолеты от МИГ-15 до ТУ-142 и вертолеты от МИ-1 до МИ-26, которые нужно было перевести наземным транспортом, а их габариты не позволяли это сделать.

Транспортировка их была возможна только при условии их разборки и перевозки по частям. Учитывая то, что разборку самолетов необходимо было производить в полевых условиях при помощи подручных средств, без механизации, рабочая группа инженерно-технических специалистов музея составляла технологию их разборки и транспортировки. Составлялся план по каждому самолету, в который входили следующие вопросы:

- вопрос принятия решений;
- вопрос самой разборки летательных аппаратов;

- вопрос прокладка трассы движения перевозчика от места разборки до музея;

- вопрос согласования трассы движения;

- вопрос разработки схемы загрузки разобранных частей летательных аппаратов на автотранспорт;

- вопрос погрузки и разгрузки;

- вопрос сборки перевезенных летательных аппаратов.

Вопрос принятия решений включает работу с технической документацией летательных аппаратов, компоновочными чертежами, специальными инструкциями, консультации со специалистами завода изготовителей летательных аппаратов и авиатехники ремонтными заводами, вплоть до принятия решения разборки.

Вопрос самой разборки включает подготовку специального инструмента, подъемников и приспособлений, саму разборку с привлечением двух, трех автокранов. После разборки самолета начиналась работа с перевозчиком. Прокладывался маршрут транспортировки разобранного самолета с учетом габаритов его частей и его проходимости по трассе с учетом высоты мостов, линий электропередач, линий дорожного полотна соответствующих требованиям ГАИ и автодора при транспортировке большегрузов. Проложенный маршрут согласовывался с ГАИ, Укравтодором, энергослужбами и соответствующими службами городов следования.

В особых случаях заключается договор сопровождения перевозчика спецмашинами ГАИ.

Следующий вопрос предусматривает разработку схемы загрузки разо-

бранных частей летательных аппаратов на низкорамные автотраллеры, замеры частей летательных аппаратов и их расположения на автотраллерах. При этом соблюдаются все параметры соответствующих требования ГАИ и Автотдора. На следующем этапе погрузка, согласно разработанной схеме в начальном пункте, перевозка и затем уже разгрузка в музее.

Самый сложный вопрос – вопрос сборки перевезенных летательных аппаратов. На этом этапе производится подготовка специализированного инструмента, а также подъемников, специально под конкретный тип самолета, приспособлений, ложементов. Сборка производится с помощью как минимум

двух автокранов, требующих высокой квалификации крановщиков.

Эта технология перевозки летательных аппаратов, подлежащих разборке, части которых соответствуют размерам, соответствующим требованиям перевозки крупногабаритных грузов.

При перевозке летательных аппаратов, размеры которых не входят в норматив большегрузов, применяется схема порезки фюзеляжа на соответствие нормативных требований.

Таким образом, технология разборки, перебазирования и сборки крупногабаритных летательных аппаратов представляет собой сложную совокупность научных и инженерных решений, которые позволяют успешно выполнить все эти работы.

ДО ВІДОМА АВТОРІВ

Рукопис статті подавати українською (як виняток – російською) мовою, надрукованим на одній стороні аркушів паперу формату А4 шрифтом Times 14 через 1 інтервал (обсягом до 10 стор.) та електронну копію на дискеті (Word). Рукописи надсилати за адресою: 01015, м. Київ, вул. Мазепи, 21, корп. 19, Центр пам'язкознавства НАНУ і УТО-ПШК, редакція журналу «Питання історії науки і техніки», а також електронною поштою (m-center@ukr.net).

Рукопис починати з УДК в верхньому лівому кутку аркуша, далі назва статті (великими літерами по центру), нижче прізвища та ініціали авторів з науковими ступенями і званнями – по центру; ще нижче в дужках назва організації. Перед основним текстом статті мають бути анотації російською (або українською, якщо стаття російською) та англійською мовами (300–500 знаків). В кінці статті подати відомості про авторів (фотографії, місця роботи, посади, поштові адреси, контактні телефони, електронні адреси).

В основній частині статті у довільній формі повинні бути відбиті: постановка задачі і її актуальність, аналіз останніх досліджень з проблеми, виділення невирішених задач, виклад матеріалу з обґрунтуванням отриманих наукових результатів, висновки і перспективи подальших досліджень.

Перелік літературних джерел (у порядку посилань в тексті на номер джерела в квадратних дужках) подавати після тексту статті на мові джерел за загальними правилами.

Рішення про публікацію статті приймає редколегія. До статті можуть бути внесені редакційні зміни без узгодження з авторами.

Редколегія