

САМОЛЕТ,

СТАВШИЙ ЭПОХОЙ

Ил-14

► Виктор ОСИПОВ

60 лет назад, 13 июля 1950 года, впервые поднялся в небо один из первенцев послевоенного пассажирского самолетостроения Ил-14. Именно этому самолету было суждено стать целой эпохой в развитии советской гражданской авиации.

Ил-14П (пассажирский) рекомендовал себя как надежный, простой в управлении и в обслуживании самолет, способный взлетать и садиться на небольших аэродромах с грунтовым покрытием. Высокая экономичность и эффективность силовой установки обеспечивалась мощными и надежными поршневыми двигателями АШ-82Т разработки пермского конструкторского бюро. Ил-14 мог совершать длительный горизонтальный полет с одним работающим двигателем и выпущенным шасси.

АШ-82Т разработан на базе мотора АШ-83 и находился в серийном производстве в СССР до 1953 года, а в некоторых странах социалистического содружества до 1977–1978 годов.

Ресурс АШ-82Т доведен до 1200 часов. Мотор имел довольно малый удельный рас-



ход топлива на крейсерских режимах полета – 200–220 г/(л.с.ч). Конструктивными особенностями его являются редуктор с самоустанавливающейся ведущей шестерней для выравнивания нагрузок на сателлитные шестерни передачи и механизм уравнивания сил инерции второго порядка, а также «плавающие» седла клапанов. В отличие от АШ-82ФН и АШ-21 запуск АШ-82Т производился не сжатым воздухом, а при помощи электроинерционного стартера комбинированного действия, как на моторах АШ-73ТК.

Уровень безопасности полета Ил-14П был одним из самых высоких. Поэтому весной 1953 года самолет был запущен в серийное производство. Затем документация для се-



рийного производства Ил-14 была передана в Чехословакию и ГДР.

Регулярные перевозки пассажиров на самолетах Ил-14П начались в ноябре 1954 года, и с середины 50-х гг. до начала 60-х прошлого века Ил-14 был основным типом советских пассажирских самолетов на магистральных внутренних и международных воздушных линиях.

Расширение парка Ил-14, возрастание интенсивности их движения привели к увеличению объема пассажирских авиаперевозок в стране. Надежные моторы, совершенная для того времени радионавигационная аппаратура в сочетании с созданием комплекса наземных радиотехнических средств позволили летчикам Аэрофлота быстро освоить

регулярные полеты с пассажирами в сложных метеорологических условиях и ночью с выполнением захода на посадку по приборам. Массовая эксплуатация самолетов Ил-14 стала толчком к превращению гражданской авиации в один из основных видов пассажирского транспорта.

После внедрения на авиалиниях СССР пассажирских самолетов Ан-24 Ил-14 стали использоваться на местных воздушных линиях в регионах бывшего Советского Союза, в том числе на территории Крайнего Севера и в Сибири. Кстати, в варианте ледового разведчика Ил-14 оказался столь незаменим, что заслужил почетный титул «Его Величество Ледовик Четырнадцатый».

На базе Ил-14П был создан ряд специальных вариантов самолета, в том числе грузовой Ил-14Г, транспортно-десантный Ил-14ЗОД и др. В 80-х годах XX века на регулярных линиях Ил-14П уже практически не использовались, однако широко применялись для транспортных перевозок в военной и экспериментальной авиации.

Для тех, кто вырос возле аэропорта, звук взлетающих и приземляющихся Ил-14 стал обязательным и даже незаметным аккомпанементом жизни, словно щебет воробьев и шелест листьев. И лишь в 80-е годы стало нарастать ощущение, что чего-то не хватает: небо перестало звучать благородным мягко-мощным рокотом поршневых моторов Швецова. К середине 80-х долгая эпоха Ил-14 закончилась. ■



Транспортный Ил-14Т в небе над Цюрихом



Ил-14 покидает пределы аэропорта Варшавы



«Его Величество Ледовик Четырнадцатый»

Фото В. Мерзвинца

Высокая экономичность и эффективность силовой установки Ил-14 была обеспечена оснащением самолета мощными и надежными двигателями разработки Аркадия Швецова