

## Краткая памятка для владельцев аэрошюта «ГЕРКУЛЕС» (для новичков)

**Здесь ответы на самые часто задаваемые вопросы.**

Первое опробование (обкатку) двигателя производите, согласно карте в руководстве по эксплуатации. Во время опробования двигателя отрегулируйте винт таким образом, чтобы при выводе двигателя на взлетный режим (макс. газ) частота вращения ВВ была **6200-6300** об в мин. При превышении винт нужно утяжелить, в обратном случае облегчить. В течение года также нужно следить за этим режимом работы двигателя. Всегда следите за чистотой воздушного винта, это увеличит его и редуктора ресурс. При прогреве двигателя перед взлетом, держите обороты в пределах **2800-3000**.

Масло для двигателя желательно использовать на синтетической основе, мы используем MOTUL 710 или 800. Можно использовать и другое, на вкус и цвет как говорится... Если у вас двигатель с отдельной системой смазки, то масло должно быть для отдельной системы.

Двигатель содержите в чистоте, мойку можно производить керосином. Перед вылетом обязательно прогревайте двигатель до температуры не ниже **60 °C**, при температуре двигателя выше **77-79 °C** останавливаем двигатель и ищем причину перегрева. В горизонтальном полете температуру охлаждающей жидкости старайтесь держать в пределах **65-75 °C**, при помощи шторки на радиаторе.

**ВНИМАНИЕ:** НЕ ПЕРЕГРЕВАЙТЕ двигатель – ремонт стоит около 100000 рублей!

Температура выхлопных газов (EGT) должна быть в пределах **500-620 °C**. Желательно держать на уровне **550-580 °C** (зависит от многих причин). На практике опускание иголки карбюратора, увеличивает температуру, поднятие - снижает. Основные причины внезапного роста температуры EGT - плохое качество бензина, прекращение подачи масла в двигатель.

Разница температур выхлопных газов по цилиндрам не должна превышать **25 °C**, достигается регулировкой упором боудена (болтик свеху карбюратора, куда заходит трос газа). При повороте на небольшой угол, смотрим значение температуры на каждом из цилиндров. Добиваемся минимального значения разницы температур (делаем это при оборотах двигателя 4500-4800).

Замену свечей производите согласно РТО, т.е. каждые 25 часов наработки. Масло в редукторе меняем, первоначально через 10 часов, далее каждые 100 часов. На практике это делается один раз в сезон. Для редуктора

используем масло Castrol 75W140 (трансмиссионное). Его можно легко найти в ближайшем магазине автозапчастей. При смене масла смотрим на магнитную пробку, при появлении стружки, делаем выводы. После остановки двигателя контролируем рукой температуру редуктора (должен быть не очень горячим).

Следите за состоянием резиновых патрубков карбюраторов, при появлении трещин меняйте без промедления.

Воздушный фильтр содержим в чистоте, периодически необходимо пропитывать фильтр специальным маслом. При перевозке аэрошюта на прицепе, фильтр должен быть герметично закрыт от пыли.

Все регулировки подробно описаны в РЭ двигателя, которое вы получили с аэрошютом. Если таковое отсутствует, то его можно скачать у нас на сайте.

Обслуживание РУД (Ручка управления двигателем) сводится к регулировке и смазке. Смазку производить не реже 1 раза в сезон. Для этих целей применяется медицинский шприц и любая **очень жидкая** смазка (ВД, АТФ, ДОТ). С помощью шприца масло закачивается в зазор между тросиком и рубашкой. В растроителях на боковой поверхности имеются отверстия 1 мм, в эти отверстия с помощью шприца закачивается смазка. Эта операция особенно актуальна при отрицательных температурах. Зимой производить смазку не реже 1 раза в месяц. Все тросики должны двигаться без заеданий и рывков.

Особое внимание необходимо уделить тросику привода маслососа и положению метки на приводе маслососа. Двигая рычагом РУДа, смотрим за движением привода маслососа, малейшие заедания должны быть устранены.

**Хорошо обслуженный РУД - залог крепкого здоровья!**

Далее перейдем к телеге.

Особое внимание следует уделить к шарнирным соединениям. Болт шарнира должен свободно проворачиваться, но при этом не должен люфтить.

**ВНИМАНИЕ:** ВСЕ шарнирные соединения (на аэрошюте их шесть) не должны быть затянуты!

Далее в процессе эксплуатации необходимо следить за всеми болтовыми соединениями, и при необходимости протягивать, **сильно тянуть не надо.**

Не забываем о предполетном осмотре телеги согласно РТО. Следим за давлением в шинах.

При присоединении крыла к свободным концам проверьте моли, они должны быть **маркированы**. Закручивать моли надо от руки и потом повернуть на пол оборота ключом (размер 11). Резьбу обработать резьбовым герметиком сильной фиксации (красный).

Осмотреть свободные концы на предмет повреждений и потертостей. Отрегулировать клеванты крыла. На практике делаем на клевантах метки на расстоянии 560 см от первого узла. Эти метки и есть точки крепления к карабинам рычагов управления. После крепления клевант, на земле поднять крыло (нужен ветерок) и проконтролировать заднюю кромку крыла, при обычном расположении ног она не должна быть загнута.

**ВНИМАНИЕ:** Не правильная регулировка клевант очень опасна!

Аэрошют «Геркулес» обладает максимальной пассивной безопасностью (силовой каркас и ремни безопасности телеги). Отдельно остановимся на ремнях безопасности, которые установлены на аэрошюте. Ремни изначально устанавливаются четырехточечные, и сделано это специально для максимальной безопасности пилота и пассажира. Никогда не спешите, застегивая ремни, сначала пристегните пассажира, отрегулируйте ремни по размеру и максимально притяните пассажира к креслу. Ремни пилота также должны быть правильно отрегулированы. Именно правильно отрегулированные и застегнутые ремни залог крепкого здоровья. О защитных шлемах я не говорю, это само собой.

При обучении в обязательном порядке должна быть связь с инструктором.

**ВНИМАНИЕ:** НИКОГДА не взлетайте, не имея хорошей связи с инструктором!

Наш сайт:

[POWERCHUTE.RU](http://POWERCHUTE.RU)