

05.01.2017

РЕПОРТАЖ: Почему белорусские пограничники внедряют автожиры

РЕПОРТАЖ: Почему белорусские пограничники внедряют автожиры

Общество 01.05.2015 | 17:38

f vk ok t g m



Государственный пограничный комитет Беларуси год от года внедряет все больше инноваций. Постепенно вводится система электронных очередей в пунктах пропуска, уже хорошо зарекомендовало себя мобильное приложение об очередях на границе. С одним из проектов ведомства удалось познакомиться на практике по-гожим апрельским днем на аэродроме Сивица в Борисовском районе.

Автожир - сравнительно новый для белорусского неба летательный аппарат. Такой авиационной техникой в скором будущем планируют оснастить все пограничные отряды и группы. Корреспонденты БЕЛТА приняли участие в тренировочных полетах.

Встречающие работники аэродрома и сотрудники Центра специальной подготовки БФСО "Динамо" сразу проводят инструктаж по технике безопасности вблизи взлетной полосы. В силу миниатюрного размера автожира, его лопасти находятся на сравнительно небольшой высоте над головами собравшихся, поэтому напомнить об осторожности совсем нелишне. Далее следует краткий экскурс в историю создания винтокрылого летательного аппарата.



"Автожиры изобрел испанский инженер Хуан де ла Сиерва в 1919 году. Его детище совершило первый полет в 1923 году. В 30-е годы теория автожиров получила основное развитие, но в связи изобретением и массовым строительством вертолетов интерес к ней упал настолько, что разработки новых моделей были прекращены и возобновились только в конце 50-х", - рассказал пилот-инструктор Центра специальной подготовки БФСО "Динамо" Григорий Агабабов.



Авиатор считает, что машина была предана забвению незаслуженно: "Такие аппараты уникальны благодаря своим тактическим возможностям. Им требуется совсем короткий разбег для взлета, а посадку они способны совершить и вовсе без пробега. Кроме того, автожиры отличаются высокой маневренностью и превосходят вертолеты и самолеты по этому показателю, оставаясь достаточно устойчивыми к аэродинамическим явлениям. Минимальная скорость модели, представленной у нас, - около 30 км/ч, максимальная - до 185 км/ч. Полет может проходить на высоте до 4 тыс. м, запас хода машины колеблется в районе 700-800 км. На одной заправке можно двигаться 5-6 часов".



Чтобы не быть голословным, летчик по одному приглашает корреспондентов БЕЛТА на борт воздушного судна. Расположение пилотов в кабине тандемное, сиденья очень удобные. Журналистам помогают расположиться, проверяют привязные ремни и исправность гарнитуры. Подняв аппарат в небо, Григорий Агабабов виртуозно демонстрирует то, о чем только что говорил на земле. Пролетаем над работающей на полях сельскохозяйственной техникой, сверху кажется игрушечной, пилот предвосхищает вопрос, от восторга застрявший в горле. "Да, с помощью автожира очень удобно следить за ходом посевной кампании. Можно безопасно приблизиться на расстояние, достаточное для того, чтобы узнать, кто сегодня вышел на смену", - шутит он. Наблюдением за полями дело, конечно, не ограничится.



"Сфера применения винтокрылого судна широка. Летательный аппарат прекрасно подходит для поисково-спасательных работ, экологического мониторинга, контроля и разведки ледовой и паводковой обстановки, отслеживания ситуации в лесных массивах и охотничьих угодьях, воздушного патрулирования линий связи и электропередачи, газо- и нефтепроводов, автомобильных и железнодорожных магистралей. Последовав примеру Госпогранкомитета, многие ведомства стали оценивать возможность использования автожиров для оптимизации своей деятельности. Управлять такой летной техникой относительно просто, и справиться с этой задачей сможет любой подходящий по здоровью сотрудник после прохождения 52-часового курса летной подготовки", - отметил авиатор.



"От начала лекций до первого самостоятельного полета проходит 16 часов. Я уверен, что для большинства это не сложнее, чем водить машину. Автожир прощает гораздо больше ошибок в управлении, чем вертолет или самолет. Во-первых, летательному аппарату не страшна потеря скорости. Во-вторых, он не боится плохой погоды. Дождь ему не помеха, ветер скоростью до 20 метров в секунду тоже не страшен, обледенение хорошо переносит. В-третьих, автожир способен работать в любое время года, вне зависимости от сезона. Зимой его можно укомплектовать лыжами, а летом спустить на воду на поплавках", - сказал Григорий Агабабов.



После благополучного приземления корреспондентов БЕЛТА начальник Центра специальной подготовки БФСО "Динамо" полковник Андрей Красовский по полкам разложил экономическую сторону вопроса. "Средняя цена на летательный аппарат такого класса - 82 тыс. евро. Безусловно, есть модели дешевле и дороже. Много зависит и от фирмы-производителя, конструкции и наличия специальной документации. Все равно винтокрылое судно обойдется в разы дешевле вертолета, в том числе в эксплуатации. Для сравнения: летный час Ми-8 стоит около \$1,5 тыс., а на автожир вы потратите \$40. Его легко обслуживать в одиночку. Заправлять нужно АИ-95. Расход топлива составляет от 10 до 15 л на час полета при скорости 130-150 км/ч. Выгода очевидна. Экономическая эффективность - это немаловажный фактор внедрения любой технической новинки в различные структуры", - резюмировал Андрей Красовский. Он рассчитывает, что маленькие автожиры ждет большое будущее в белорусском небе.

Елизавета БЕЦКО,

Фото Рамиля НАСИБУЛИНА.-0-

Теги

авиация, инновации, пограничники