

МЕДБРАТ С ПУЛЕМЕТОМ

«Ансат» в переводе с татарского означает «простой». Вертолеты этой марки выпускают на Казанском заводе. Вот уж действительно мастер на все руки. Сложно назвать винтокрылую гражданскую специальность, которую не освоил бы этот аппарат в своих разнообразных модификациях.

«Ансат» пришел на смену устаревшему Ми-2 и сразу произвел фурор. На авиасалоне в Ле-Бурже в 1997 году, где «Ансат» впервые был презентован международной публике, вокруг машины с утра до вечера толпились представители зарубежных компаний. Они увидели, как сообщала французская пресса, вертолет заварашнего дня. Впрочем, это будущее уже наступило. Машины казанской марки успешно эксплуатируются в России и поставляются за рубеж.

Некоторые ноу-хау, примененные при создании, не знают аналогов в мире, - рассказывает **авиаинженер, кандидат технических наук Григорий Соболев**. - Например, лопасти несущего винта имеют композитные бесшарнирные крепления. Это увеличивает его устойчивость при резких

колебательных движениях машины в воздухе, а значит, в целом надежность вертолета. Кроме того, вертолет по аналогии с боевыми самолетами оснащен электродистанционной системой управления, что делает его самым маневренным в своем классе.

В первую очередь вертолет задумывался как грузовой или пассажирский. В просторном салоне могут с комфортом разместиться до десяти человек. Дальность полета в полтысячи километров делает его оптимальным средством воздушного передвижения между небольшими населенными пунктами, особенно в глубинке, где с нормальными дорогами до сих пор напряженка. А весной или в распутицу эти грунтовые колеи вовсе становятся просто непроходимыми, отрезая жителей от большой земли. А вдруг беда, кто-то заболел и его срочно нужно в больницу? Выручает «Ансат».

Неслучайно среди его модификаций особым спросом пользуется медицинская версия со всем необходимым оборудованием в салоне. Причем не только для эксплуатации в сельской местности. В го-

Даже на «Экспо» «Вертолеты России» стенд казанского завода стал одним из центров притяжения.



Сергей САВОСТЬЯНОВ/ТАСС

АНСАТ

- ДЛИНА ФЮЗЕЛЯЖА - 13,543 М
- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ - 275 КМ/Ч
- ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ - ДО 7 ПАССАЖИРОВ ИЛИ 1400 КГ ГРУЗОВ
- ДАЛЬНОСТЬ - 510 КМ

роде вертолет с красным крестом на борту тоже незаменим. Умелый пилот легко сумеет посадить «Ансат» даже на неширокую улицу, чтобы забрать в больницу, например, пострадавших в ДТП, которым срочно нужна серьезная медицинская помощь, а городские улицы забиты пробками, сквозь которые наземной карете с мигалками не пробиться.

Если понадобится, «Ансат» может и зубы показать. На заводе разработали боевую версию машины «Ансат 2РЦ»

с крупнокалиберным пулеметом «Корд» и блоками управляемых ракет. До строевых заказов дело пока не дошло, в летные училища машина поставляется в качестве учебной с индексом «У».

И все же стихия казанского винтокрыла - мирное небо. В самый канун Нового года свой первый полет совершила суперсовременная многоцелевая версия вертолета «Ансат-М». Это настоящий прорыв. Предшественников «эмка» превосходит практи-

чески во всем. Установка дополнительного топливного бака увеличила дальность полета до 800 километров.

Очень много наших машин летает в санитарной авиации, и как раз вопрос дальности там стоит очень остро. Поэтому ключевая задача заключалась в увеличении продолжительности полета. И она успешно решена, - рассказывает **главный конструктор заводского ОКБ Алексей Гарипов**. - Теперь практически любую область в России он может покрыть, как мы говорим, своим ходом, без дополнительной дозаправки. К тому же новейшее оборудование позволяет совершать полеты даже ночью и в условиях нулевой видимости, скажем, сплошного тумана или снежных зарядов. За счет использования композитных материалов машина стала легче на сто килограммов, что даст возможность взять на борт больше пассажиров и оборудования. «Эмку» можно эксплуатировать в условиях Арктики, для этого она оснащена специальной противообледенительной системой.

Сели и полетели в гости к белым мишкам. Легко. И это, конечно, не последняя высота, взятая «Ансатом».

ПОТОМОК БАБУШКИ-«КОРОВЫ»

Ми-38 - современный щеголь, внук легендарной «коровы» - Ми-8. Вертолет совсем из другой категории. Тот же «Ансат» перед ним, как юркий пацаненок. «Тридцать восьмой» - аппарат серьезный, грузоподъемный.

А еще набитый под завязку электронными мозгами, благодаря чему считается самым умным вертолетом в мире. По-

шья. Воздух разреженный. Ми даже не чихнул. Затем Север, Якутия. На термометре минус 55. И хоть бы что.

Умеем мы все-таки делать технику. Даже гордость берет. Пилоты установили на этой машине аж пять мировых рекордов для машин в своем классе. Первый - взлет на 8620 метров без груза. Второй - скачок на три кило-

- Полет, уверен, понравится пассажирам, - не сомневается **пилот-испытатель Николай Горянский**. - Установка новых несущих винтов, с лопастями полностью из композитов, позволила не только достигнуть более высоких скоростей, но и значительно снизить вибрацию и шум в салоне. Можно разговаривать хоть шепотом - собеседник вас услышит.

В грузовом же варианте вертолет на внешней подвеске свободно поднимает и тащит шесть грузов.

Вариант машины с индексом «Т» поступает в российские ВКС в качестве транспортно-десантного и санитарного.

«Тридцать восьмой» - один из примеров программы импортозамещения. Практически все комплектующие, начиная с двигателей, - отечественного производства.

При покупке любой машины заказчики в первую очередь интересуются стоимостью ее эксплуатации. И здесь у Ми-38 есть два значительных преимущества. Во-первых, экономичный двигатель. Во-вторых, в отличие от зарубежных машин аналогичного класса, чьи экипажи состоят из двух человек, милевским винтокрылом может управлять всего один пилот. Все остальные задачи решает автоматика. Фантастика, да и только...



Кирилл ЛОМАКИН/kpmedia.ru

МИ-38

- ДЛИНА ФЮЗЕЛЯЖА - 19,95 М
- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ - 300 КМ/Ч
- ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ - ДО 30 ПАССАЖИРОВ ИЛИ 5000 КГ ГРУЗОВ
- ДАЛЬНОСТЬ - 900 КМ

лет по маршруту, висение, стабилизацию духе, даже посадку способен выполнять в автоматическом режиме. К тому же он обладает запредельной прочностью. Без нее в России - труба.

На испытаниях «тридцать восьмой» гоняли, что называется, в хвост и в гриву. Заставляли летать в пятидесятиградусную жару. Ми взмывал на раз и спокойно, без стрессовых ахов и охов отрабатывал всю программу. Дальше высокогорье. Эльбрус. Высота три тысячи метров. Многие западные коптеры в таких условиях не тянут - глохнут движки от уд-

метра всего за шесть минут. Третий - на высоту шесть километров меньше чем за одиннадцать минут. Четвертый - полет на высоте 7895 метров с тонной груза. Пятый - на высоте 7020 метров уже с двумя тоннами на борту. Запад отдыхает.

Но создавался «тридцать восьмой», разумеется, не столько для рекордов, сколько для тяжелой ежедневной работы в любом уголке страны. В комфортабельном салоне есть даже буфет.

«БАЙКАЛ» РАЗВЕРНЕТСЯ НА НОСОВОМ ПЛАТКЕ

Думаете, «Байкал» - это только озеро или популярный тонирующий напиток? «Байкал» - еще и самолет. Причем именно в ближайшее время может стать основой нашей малой авиации. Начало серийного производства запланировано на 2023 год.

К проекту предъявляли жесткие требования. Прежде всего это машина только из отечественных агрегатов. Никакого импорта. Второе - вместимость салона не менее пятнадцати пассажиров, при этом сидеть они должны свободно, не упираясь коленками.

«Байкал» - самолет, как принято говорить, многофункциональный. В грузовом варианте легко возьмет на борт две тонны груза. Длина разбега и пробега вообще копеечная -

всего двести метров. В общем, может развернуться на носовом платке, говорят пилоты. Цена машины вполне боже-ская - не более 120 миллионов рублей. Что тоже играет машине на руку. По расчетам экспертов, уже в первые три года после начала серийного выпуска портфель заказов может составить больше двухсот машин.

Одним из первых заказчиков хочет стать единая дальневосточная авиакомпания.

Без авиасообщения Дальний Восток развиваться не может. Поэтому мы очень рассчитываем на этот самолет, - сказал на днях полпред президента в регионе **Юрий Трутнев**.

Первый опытный образец «Байкала» должен появиться уже в марте. После чего начнутся испытания. Премьерный показ крылатой новинки состоится на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2021 в конце июля. Самолет изначально задумывался для работы как раз в отдаленных регионах, где нет развитой дорожной сети. «Байкал» - оптимальный для них вариант решения транспортной проблемы. Как часть сшивания нашей огромной страны.

БАЙКАЛ

- ДЛИНА ФЮЗЕЛЯЖА - 12,2 М
- РАЗМАХ КРЫЛА - 16,5 М
- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ - ДО 300 КМ/Ч
- ВМЕСТИМОСТЬ - ДО 10 ПАССАЖИРОВ
- ДАЛЬНОСТЬ - 3000 КМ

