

Победы в воздухе куются на земле

Красная звезда, 05.06.2013

http://www.redstar.ru/index.php/2011-07-25-15-55-32/item/9503-pobedy-v-vozdukhe-kuyutsya-na-zemle?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter



Достаточно ли Сызранскому филиалу Военно-воздушной академии новых технических средств обучения и инструкторов на 2,5 тысячи пилотов вертолётов?

На четвёртом развороте наш виртуальный транспортно-боевой вертолёт Ми-8МТВ-5 вышел на посадочный курс. Взлётно-посадочная полоса оказалась точно в створе под выстроенной пилотом глиссадой снижения. Командир экипажа курсант-пятикурсник Алексей Савгачёв запросил у руководителя полёта:

- 311-й, посадку!

И в ответ - спокойный голос 60-летнего инструктора практического обучения подполковника в отставке Владимира Барыкина, в прошлом - командира эскадрильи управления Сызранского высшего военного авиационного училища лётчиков, военного лётчика 1-го класса, имеющего общий налёт в 3 тысячи часов:

- 311-й, посадка на полосу по-самолётному, ветер 200 градусов, 2-3 метра в секунду...

Характерная вибрация платформы очень реалистично показала увеличение оборотов двигателей вертолёта во время посадки. В какой-то момент поймал себя на мысли, что на самом деле лечу в винтокрылой машине. За стёклами кабины - отличная картинка, чёткая прорисовка местности, всё очень живо, объёмно - и горная гряда, и близкий берег моря, и приморский военный аэродром, который виден в мельчайших деталях... От энергичных эволюций в воздухе - глубоких виражей, резких изменений высоты полёта виртуального вертолёта буквально дух захватывало. Ощущения от личного знакомства с новым авиационным тренажёром КТ-8МТВ-5 оказались яркими и убедительными.

Владимир Барыкин пояснил, почему за окнами кабины этого имитатора вертолёта такие богатые южные ландшафты:

- Создателями тренажёра в качестве графической основы были использованы окрестности аэродрома Адлер. Поэтому у наших курсантов есть возможность совершать учебные полёты как над кубанской равниной, так и над кавказскими горами и Чёрным морем. При этом в морской акватории имеются объекты, на которые экипаж может совершить посадку: условно это большой корабль 1 ранга, очень похожий на флагман Северного флота авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов», и огромная буровая платформа, словно с шельфа Карского или Охотского моря.

24 мая исполнилось ровно полгода после того, как тренажёрный парк Сызранского филиала Военно-воздушной академии пополнил второй комплексный тренажёр для экипажей вертолёта Ми-8МТВ-5. Он собран в подмосковном городе Жуковском на предприятии ЗАО «Центр научно-технических услуг «Динамика». Авиационный тренажёр КТ-8МТВ-5 полностью соответствует международному стандарту ICAO 9625 и относится к высокому уровню «авиационных симуляторов» Full Flight Simulator (FFS). Предназначен он для отработки всех задач пилотирования и боевого применения в условиях реального интерьера кабин и имитации работы всех бортовых систем, позволяет моделировать любую обстановку в воздухе и любые метеорологические условия.

Этот имитатор полёта позволяет осуществлять обучение вертолётчиков и при энергичном

маневрировании, и при выполнении полёта в особых случаях, создаваемых отказами авиационной техники, ошибками в технике пилотирования и неблагоприятными метеорологическими условиями выполнения полёта. Так, в следующем виртуальном полёте инструктор «забил» в его программу пожар левого двигателя. Пожарная система на этой модификации вертолёта заметно отличается от противопожарного оборудования Ми-8Т, который изучают курсанты. И экипаж курсанта Савгачёва не сумел спасти машину.

Тренажёр КТ-8МТВ-5 позволяет отрабатывать боевое применение авиационных средств поражения, производить стрельбы по различным наземным целям. Визуализацию здесь производит восьмиканальная проекционная система со сферическим экраном, углы обзора которого относительно центра кабины составляют 240° по горизонтали и 71° по вертикали. Система компьютерного синтеза изображения внекабинной обстановки «Радуга КД», разработанная специалистами фирмы «Константа-Дизайн», отличается исключительно высокой степенью детализации подстилающей поверхности и воспроизводит изображения практически любых реальных объектов и таких спецэффектов, как рассеивание солнечного света в атмосфере, объёмный туман и облачность, мягкие динамические тени, пыльные и снежные вихри и т.д.



Для применения в ночных условиях кабина вертолёта Ми-8МТВ-5 приспособлена к использованию очков ночного видения, поэтому в составе тренажеров экипажей Ми-8МТВ-5 впервые для вертолётов семейства Ми-8 реализованы имитаторы таких очков. Также впервые для вертолётов этого семейства в составе тренажёров Ми-8МТВ-5 имеется имитатор метеолокатора 8А813Ц 4-й серии.

Хороший имитатор полёта вертолётов создали на российском предприятии «Динамика». А кроме КТ-8МТВ-5 разработали и освоили производство тренажёров для подготовки лётных экипажей ещё на 6 типах боевых и транспортно-боевых вертолётов: Ка-52, Ми-8АМТШ, Ми-28Н, Ми-24П, Ми-24ПН, Ми-35М. Партнёры этого подмосковного предприятия из ОАО «Ульяновское конструкторское бюро приборостроения» для них разработали современные автоматизированные системы обучения и учебные компьютерные классы для теоретической подготовки лётного и инженерно-технического состава. Заказчику осуществляется поставка не отдельных тренажёров, а учебно-тренировочных комплексов для подготовки экипажей на вертолёты Ка-52, Ми-8АМТШ, Ми-8МТВ-5, куда входят комплексный тренажёр и автоматизированная система обучения. Успешно отработаны инженерные решения, связанные с имитацией работы тепловизоров и очков ночного видения.

Успехов в создании авиационных тренажёров добились также российские предприятия ГК «Транзас»/«Кронштадт», ЗАО «РАА «Спецтехника», «НИТА», «Авиационные тренажёры». В России сейчас создают «авиационные симуляторы» мирового уровня. И новые тренажёры для вертолётов Ми-8МТВ-5, полученные Сызранским филиалом Военно-воздушной академии, востребованы на мировом авиационном рынке. Министерство обороны РФ заказало их у производителя после того, как этот учебно-тренировочный комплекс был продан в 2006 г. военно-морскому учебному центру в Мексике по подготовке экипажей Ми-17-1В. И был закуплен в 2010 г. вертолётным учебным центром НТР «Острада» в Чехии, где начал использоваться для подготовки экипажей Ми-171.

Однако иностранцы наши авиатренажёры используют намного интенсивнее, чем это делается в нашей стране. За два года успешной работы этого российского учебно-тренировочного комплекса в Острове там определили, что планируемая наработка тренажёра для вертолёта Ми-171 составляет 5 - 6 тысяч часов в год. Об этом было сообщено в докладе на IV Международной конференции «Авиатренажёры, учебные центры и авиаперсонал - 2012». Несложно посчитать, что 6.000 часов - это 50 шестидневных учебных недель по 20 рабочих часов каждые сутки. Представители страны НАТО при таком темпе работы всего одного российского авиатренажёра

способны за год пропустить через него 400 пилотов вертолётов с учебной программой на каждого до 40 часов.

В Сызранском филиале Военно-воздушной академии наши признанные за рубежом авиатренажёры так интенсивно не работают. Вот что сообщил «Красной звезде» по этому поводу подполковник в отставке Владимир Барыкин:

- Если раньше даже на простых, так называемых процедурных, тренажёрах у нас было по три учебных мастера, то в ходе «оптимизации» все эти штатные должности сократили. На каждый из шести тренажёрных комплексов для обучения пилотов на вертолётках Ми-24П и Ми-8 МТВ-5 оставлено по одному человеку. Но мы теперь не относимся к профессорско-преподавательскому составу училища, а числимся обслуживающим персоналом в ведении заместителя начальника училища по МТО. Естественно, понизили нам и оклады, и теперь даже с 40-процентной надбавкой мы получаем меньше 10 тысяч рублей. Т.е. примерно, втрое меньше, чем средняя зарплата по стране. Все мы в прошлом командиры эскадрилий или заместители командиров учебных вертолётных полков. И работаем на совесть, учим военных пилотов для России. Но трудиться в две-три смены, по 20 часов в сутки, как это делают в Чехии, у нас некому. Экономим. И как это у нас заведено - «на спичках».

Начальник кафедры вертолётовождения полковник Александр Боровик заметил, что и экономии нам бы не мешало поучиться у иностранцев:

- В другой стране НАТО - Италии посчитали, что замена 50 процентов учебного времени в программе подготовки пилотов вертолётов на обучение с помощью современных тренажёрных комплексов в 18 раз повышает экономическую эффективность подготовки лётного состава. В иностранных гражданских авиакомпаниях уже правых лётчиков полностью готовят с помощью тренажёрных комплексов. Они в 2-3 раза дешевле летательных аппаратов. Только за счёт экономии на авиационном топливе можно во много раз уменьшить расходы на подготовку пилотов, потому что каждый час полёта Ми-8 - это тысяча долларов лишь по одному авиационному керосину.

Сегодня в Сызранском филиале Военно-воздушной академии учится более 150 российских пятикурсников и около 30 курсантов 4-го курса, да около 200 иностранцев. Пока их обучение, в программе которого на 5 лет лишь 9 часов и 35 минут тренажёрного времени на каждого курсанта, могут обеспечить и шесть отставных военных лётчиков на должностях материально-технического обеспечения. Но к 1 сентября в Сызрань переедут курсанты-вертолётчики второго и третьего курсов из Воронежа и Краснодара, и будет принят рекордный набор - более 500 первокурсников. Со второго курса они должны начать занятия на тренажёрных комплексах. А ещё через четыре года в училище будет свыше 2,5 тысячи российских курсантов. И потребуется совсем другое количество инструкторов тренажёров и совсем другая организация их работы. Возможно, с учётом натовского опыта.

На снимках: в полёте на тренажере лётчик-штурман курсант Сергей ВОРОНИН; разбор полёта «сгоревшего» экипажа.