

От винта!!!

2(2), ноябрь, 2006

www.modelism.net

Отношение вашей семьи (супруги, детей) к вашему увлечению?



Андрей Тарсков:

Дочке нравится, сама иногда летает в симуляторе. Иногда ездит на поле со мной.

Михаил Чуркин:

"Чем бы дитё не тешилось, лишь бы не дорого". То есть, абсолютно нейтральное. Обычно я своими идеями и замыслами с семьей (супруга и 13 летний сын) не делюсь. Но они терпеливо и со скрытым интересом наблюдают как я вечерами (иногда и ночью) что-то режу, клею, шкурю.





Дорогие друзья !!!

Радиоуправляемые модели (*remote control models* - англ.) завоевывают все большую популярность. Становится более доступной аппаратура, двигатели, в магазине можно купить готовую модель или материалы для ее самостоятельной постройки.

Вам, дорогой читатель, решать, на чем летать, ездить, ходить.

Пишите нам о своих моделях, интересах, присылайте свои фотографии.

По мере возможностей мы будем все это публиковать.

Пусть у вас нет опыта, но зато есть желание, желание поделиться своей радостью с другими, рассказать о себе, своем увлечении.

Может быть, именно ваш рассказ станет тем последним толчком, который подвигнет мальчишку, очередного увлеченного авиацией, к этому заманчивому хобби.

От винта!!!

Моя модель 3

- Кризис среднего возраста или мой путь в моделизм, Андрей Тарсков
- Мой любимый катер, Михаил Чуркин

Как оно работает 9

- Конструкция фиксатора консолей крыла для модели самолёта, Евгений Сычёв

Моделизм как он есть 10

- Что такое ПОЛЕТУШКИ, Юрий Гавриков, Михаил Сальников

Полезные советы 13

- БК моторы – тонкости самостоятельного изготовления, Андрей Герасимюк

Поговорим о 14

- «Большой Авиации» с настоящим штурманом - Дмитрием Лебедевым, летающим в ОАО «Авиакомпания Сибирь" на самолете Ту-154

Не пропусти ! 17

- Интересные новости

Мнение авторов может не совпадать с точкой зрения редакции.
При перепечатке материалов ссылка на журнал обязательна.

Периодичность выхода журнала: 1 раз в месяц
Скачать журнал можно на странице: http://modelism.net/otvinta_main.htm
E-mail: otvinta@modelism.net

Редакция выражает благодарность всем тем, кто прислал материалы, помогал в создании номера.

(с) «От винта!!!», 2006
(с) Идея: Валентин Субботин, 2006

Кризис среднего возраста или мой путь в моделизм

Андрей Тарсков, г. Москва



Некая преамбула. Для кого я это все пишу? Наверное, для тех людей, которые когда-то давно в детстве, может быть, хотели заняться моделизмом, но в силу неких причин не смогли этим заняться, а потом с возрастом это все забылось, появились другие важные «взрослые дела», смысл жизни стал состоять из работы, карьеры, семейных забот. В этом всем можно крутиться и вариться долго, с разной степенью успешности, но вот наступает состояние, которое довольно метко называют «кризис среднего возраста». Появляется чувство неудовлетворенности. Хочется что-то изменить, попробовать новое, открыть для себя еще что-то, проходящее мимо...

Сколько себя помню в детстве, мы все время что-то мастерили. Какие-то кораблики, которые можно пускать по ручьям, какие то машинки с электромоторчиками и батарейками, которые едва ездил. Конечно, не прошли мимо воздушных змеев и простеньких резиномоторных моделей самолетов. Тогда еще существовали замечательные магазины «Юный техник», торгующие различными незамысловатыми наборами из фанерок и реечек. Выходил одноименный журнал и, конечно, «Моделист-конструктор». Их мы зачитали до дыр, но большинство интересных нам моделей сделать в домашних условиях детскими руками и без станочного парка было нереально. Там описывались различные радиоуправляемые модели. Упоминались и комплекты аппаратуры такие как «Супронар»

и «Вариопроп» Но даже в этих журналах сразу оговаривались, что доступность всего этого даже для организованных кружков почти нулевая. Примерно такое же положение было и с двигателями. Наверное, тогда то родилась мечта построить радиоуправляемый самолет и поднять его в небо. В те времена мечта была, абсолютно, несбыточной. Если еще всякие «Ритмы» и «МК12» продавались, то достать к ним горючку не представлялось возможным. Потом мечта потихоньку вытеснилась из сознания и где-то притаилась, до поры до времени.

Следующая «реинкарнация» мечты произошла после того, как я купил книгу Г. Миля «Модели с дистанционным управлением». Эта книжка произвела на меня неизгладимое впечатление! Я ее вообще и до сих пор считаю ГЕНИАЛЬНОЙ. В этой книге по шагам на доступном языке и с примерами, которые несложно повторить, можно шаг за шагом и познакомиться с основами радиоэлектроники и собрать свои первые радиоэлектронные конструкции и при желании даже собрать своими руками комплект радиоаппаратуры. Кроме этого там описывалась постройка планера, катера, яхты на которые эту аппаратуру можно и поставить. Основы аэродинамики, основы судовождения и основы хождения под парусами. Очень рекомендую эту книгу. Особенно если Ваши дети тянутся к технике, то эта книга сможет их многому научить. Однако отвлеклись. Изготовление комплекта аппаратуры натолкнулось на невозможность подобрать кучу шестеренок для постройки рулевых машинок (кстати, в книге есть описание того, как это все можно сделать) Так что и в тот раз мечте осуществиться было не суждено.

Прошло еще много лет и вот я случайно узнал от своего знакомого, что У НЕГО ЕСТЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЙ САМОЛЕТ!!! Я был просто ошеломлен. Я засыпал его вопросами. Мой жизненный опыт моделизма из детства не давал мне поверить, что с электромоторчиком самолет может и тащить аккумуляторы и ЛЕТЕТЬ! Все это меня чрезвычайно взволновало, я начал целенаправленно искать информацию в интернете. Вот уж где ее было огромное количество. Но ее еще предстояло осмыслить, переработать и вычленивать для себя те крупинки, которые могли бы оказаться полезными для меня. То о чем я

начал мечтать так давно могло сбыться. Аппаратуры было огромное количество на все вкусы. Очень рад, что уже к моменту покупки до меня донесли, что это должна быть компьютерная аппаратура для большего удобства и с количеством каналов не меньше 6. Не будучи, втянут, в религиозные баталии, чья аппаратура лучше JR, Futaba или Multiplex, остановился на Sanwa VG6000. Решил начать покупки с аппаратуры, с тем, что бы подключить скорее ее к компьютеру и попробовать начать освоение пилотирования в симуляторе.

Поехал в магазин и попал на акцию – при покупке комплекта Sanwa + любой набор самолета давалась вполне ощутимая скидка ... в моем случае скидка почти равнялась стоимости пенопластового чуда от GWS.

Чудо называлось E-Starter. Это если кто не знает самолетик довольно симпатичный по мотивам Цессны. Типичный тренер с верхним крылом.



Так я стал владельцем электросамолета, хотя все время мечтал только о самолете с ДВС. Так что бы и с дымком и с ревом – все как в моих мечтах. Но в очередной раз, переговорив со своим коллегой по увлечению, утвердился во мнении, что в качестве тренера это будет то, что мне нужно. Подключил передатчик к компьютеру, загрузил простенький симулятор FMS и пошло-поехало ... Я проводил за компьютером все свободное время. Потихоньку перестал путать ручки. Перестал падать. Труднее всего давались посадки и борьба с ветром так, чтобы самолет не сдувало за пределы видимости.

Но я не придавал особенного значения этим, фактам, считая, что в реальности я чуть больше сконцентрируюсь и у меня все получится. Если пересчитать все разбитые мною виртуальные самолеты, то, наверное, если бы я покупал даже только половину из них, то и в этом случае обеспечил бы план всем модельным магазинам Москвы. Мысль о том, что начинать полеты нужно с симулятора – это еще одна мысль, которая надежно утвердилась в моем сознании.



Итак, уже как-то более-менее уверенно держаться в симуляторе я готовил свой E-Starter к первому полету. Даже, наверное, и не волновался. А чего там волноваться, если я так хорошо в симуляторе умею барахтаться в воздухе и даже не всегда падаю. И вот настал «судный день». Не придумав ничего умнее я в сопровождении еще одного своего друга и дочери приехал на небольшой стадион. Дул довольно таки сильный, как я теперь понимаю, ветер. Поле было покрыто ровным слоем еще не растаявшего снега, а по периметру было обтянуто сеткой. Тут я вообще успокоился, увидев эту сетку, значит, самолету не куда деться. То что я смогу с ним справиться в столь ограниченном пространстве у меня почему то не вызвало сомнения. Видимо все мы долго находимся в плену своих заблуждений. Поставил его на снег. Дал полный «газ» но самолет совсем не как в симуляторе побежал по кругу пока не застрял в неровностях снега. Такое безобразие продолжалось до тех пор, пока я не осознал, что сам он не взлетит при таком раскладе. Нужно кидать! Проинструктировал приятеля, как и куда он его должен метнуть, сосредоточился, взялся

за ручки и ... бросок ... я ручку на себя ... самолет вверх и тут же через крыло валится на снег. Странно совсем не как в симуляторе.



Надо ли рассказывать, что в тот день самый продолжительный полет был не больше двадцати секунд. Много это или мало? Это очень мало, это очень обидно, когда вместо ожидаемого триумфа терпишь такое фиаско. Да еще на глазах не только у случайных зрителей, но и у знакомых людей. Все эти попытки писались на видео и я недавно пересматривая те эпизоды ловил себя на мысли что пытаюсь мысленно отклонить ручки в нужную сторону, буквально по чуть-чуть ... и он бы полетел !!! Я в этом просто уверен. Да и опыт других обладателей этого самолетика подтверждает:

E-Starter умеет летать со своей штатной мотоустановкой. Главное – это не ошибиться с выбором аккумуляторов, так как это сделал я. И еще очень важно для начинающих понять, что самолеты летают на скорости! Это не дирижабли, которые могут не спеша поворачиваться в воздухе. Самолеты живут в движении. После взлета или после броска нужно аккуратно выровнять самолет, не делая резких движений, и дождаться пока он наберет достаточную скорость, не задирая нос вверх. Начинающие же скорее хотят набрать высоту подальше от земли – это просто типичнейшая ошибка виденная мною неоднократно. Очень хорошо если в первые выезды рядом окажется более опытный коллега. Он и подскажет и поддержит в трудную минуту. У меня в тот день такого рядом не оказалось. Страдания закончились, когда сломался оранжевый пропеллер. Другого с собой не

было, и мы уехали домой. Приехав домой, я включил симулятор и ... в общем, ничего не понял. На экране виртуальный самолетик бодро взлетал и радостно набирал высоту под моим управлением. Час назад, на стадионе, такого я от чего-то не наблюдал.

После нескольких дней тренировки уже с опытным знакомым поехали на другой стадион. Он обкатывал свой ДВС-ный бипланчик. А я, соответственно, привез своего E-Starter. Сначала позаволили биплан, потом он на нем покатался по стадиончику, а дальше настал мой черед. Приятель метнул ... я начал дергать ручки ... самолет, взревев моторчиком, свалился на крыло и рухнул на землю ... обидно. Мечта была так близка, но все как-то не исполнялась. Позднее, проанализировав ситуацию, мы пришли к выводу, что проблема кроме неумелых рук еще кроется и в аккумуляторах с недостаточной токоотдачей. Заказал в интернет-магазине аккумуляторы из соображений емкости побольше и с большими допустимыми токами получил ... тяжеленную сборку весом чуть ли не в 400 грамм !!!! Но как с ней возросла тяга! Самолет рвался из рук, но у меня уже сформировался некий комплекс и я стал опасаться очередной неудачи. Дабы не рисковать, я решил подстраховаться и, изучив рынок бесколлекторных двигателей, выбрал и купил AXI 2808/24. Поставил на самолет, включил и получил просто безумную тягу по сравнению со штатным моторчиком. Стал с нетерпением ждать выходного, что бы сделать еще одну попытку. Приехали на просторное поле. Приятель тоже отметил возросшую тягу. Попытка взлететь с колес не увенчалась успехом потому, что самолет все время стремился уйти с прямого пути, а я своими резкими корректировками, только усугублял все. Решили взлетать с рук. Полный газ, приятель бросает, самолет чуть просаживается (все же тяжеленная сборка дает о себе знать) и ЛЕТИТ !!!!! УРА !!!!! Он летит, я могу вести его широкими размашистыми кругами, и потом даже ухитрился его как-то посадить на брюхо на пашню. Моему восторгу не было предела. В тот день я сделал еще три полета. Такой радости и такой эйфории я давно не испытывал. Похоже, я смог найти отличное лекарство от «кризиса».

TACO RUS



Андрей Тарсков:

Нравится за его задиристый характер/ Отличный самолетик для привыкания к фанам. Крепенький и достаточно легкий. Не разборный, но в силу своего размера помещается в багажник целиком. Достал - заправил и в небо !!! Полетал - обтер и в багажник. На фото он с ВНЕДОРОЖНЫМИ колесами для взлета и посадки на пашню. С асфальта летаю на цивильных колесах.

Мой любимый катер

Михаил Чуркин, г. Екатеринбург

Однажды озадачился постройкой небольшого радиоуправляемого катера для покатушек в своё удовольствие и за одним опробовать технологию изготовления матрицы с болвана с последующей выклейкой в ней корпуса.

Изготовлен из стеклоткани и эпоксидки. Длина катера 500мм. Электродвигатель Speed-600 (8,4v). Приемник 2-х канальный 27МГц. Регулятор скорости самодельный с ВЕС'ом без реверса. Силовые аккумуляторы 7 банок Sanyo 2400мА/ч.

Болван сделал из листового 2мм пластика. Выкройки бортов и шпангоутов рассчитал в программе Carene 2003 затем вырезал из пластика и склеил между собой. Болван приклеил к куску ламинированного ДСП. Выклеивал матрицу из обрезков стеклоткани и всяких тряпок. В эпоксидку добавлял тонер от принтера поэтому матрица получилась черной...

Болван из матрицы вынимал с трудом - вызалил не хотел, пришлось его разломать. Днище катера выклеивал в матрице стеклотканью в 3 слоя.

Для палубы катера матрицу не делал - просто на днище сверху наклеил кусок пенопласта, вышкурил и оклеил 2 слоями стеклоткани.

Под покраску корпус зашпаклевал, загрунтовал, вышкурил. Окрашивал автомобильной краской - низ желтой, верх синей.

Дейдвуд изготовил из куска трубки от антенны с внутренним диаметром 6мм. Впрессовал в неё две бронзовые втулки от шпindelных моторов дисководов для CD-ROM'ов. Вал изготовил из 3мм прутка от какого-то принтера.

Двигатель установил на фанерный шпангоут. Из листовой латуни для мотора сделал водянную рубашку охлаждения.

В целом катерок получился бодрым. С какой скоростью он ходит по воде, я специально не замерял, но, по крайней мере, для меня скорость вполне приемлиемая. Одной зарядки аккумуляторов хватает на 8-10 минут активного удовольствия.



Elmira



Михаил Чуркин:

Весьма технологичная модель, правда, сложна в изготовлении и настройке. Но благодаря красивому внешнему виду и высокой скорости очень привлекает взгляд окружающих.

Конструкция фиксатора консолей крыла для модели самолёта

Евгений Сычёв, г. Саратов



Узел эксплуатируется весьма интенсивно на протяжении уже двух лет в классе моделей F3A. Конструкция показала себя, как удобное, лёгкое и простое соединение с надёжной фиксацией, если не будет вмешиваться человеческий фактор, как, например, забывчивость и спешка.

Узел состоит из трёх деталей:

1. Пустотелый штырь (Д16Т)
2. Гнездо (Д16Т)
3. Чека (ОВС, диаметром 1.0 мм)

Узел монтируется на модели с помощью эпоксидной смолы, то есть штырь вклеивается в крыло, а гнездо, соответственно, в фюзеляж. При этом нужно следить, чтобы отверстия в гнезде и штыре под чеку совпали, вставив в них чеку. Для привлечения большего внимания к чеке, достаточно в кольцо чеки сделать красный флажок!



Что такое ПОЛЕТУШКИ

Гавриков Юрий, Сальников Михаил,
Ставропольский край



«Полетушки» - волшебное слово для моделиста! При этом звуке начинает выделяться адреналин, мысли уже на площадке.... В голове предварительная наземная подготовка! Слово это интернациональное, в Казахстане тоже так говорят.



Мы с Михаилом родом из Алма-Аты, поэтому всё начиналось там...

В далёком 1964 году начался наш прекрасный путь по тропам моделизма.

Наши полетушки проходили на кордроме и на аэродроме ДОСААФ – «Байсер-

ки». Занимались в авиамодельном кружке на Центральной СЮТ (станция юных техников) потом в аэроклубе. Не оставляли модели и в Краснокутском ЛУГА (лётное училище Гражданской Авиации), в командировках и в свободное время дома. Постепенно набирались опыта и определённого мастерства, а вот с появлением радиоаппаратуры и возможностью её купить, мы начали строить радиоуправляемые модели. В то время не было ARF или KIT, всё своими руками от задумки, эскизов и чертежей до готовой к полёту модели.

Наша первая радио – типа «Стриж» размахом около метра, аппаратура «Ново-проп» - эдакая трёхканальная чудо-разработка для моделистов. Вес модели уже не помним, но приёмник весом и размером с кусок хозяйственного мыла, плюс четыре батарейки «Сатурн», и всю эту птичку неплохо таскал КМД-2,5. Но вот при удалении от пилота на более чем 50 метров начинался зуммер рульмашинок и ... «полный рот земли». Потом ремонт и снова в небо и летом и зимой, благо в Алма-Ате не очень низкие температуры.

Зимой полёты на озере, летом на пустырях, первые навыки в управлении были усвоены.

В сравнении с управлением настоящим самолётом это оказалось более филигранной работой руками и пальцами. В кабине АН-2 штурвалом и педалями двигали более размашисто, а здесь миллиметры. Движения более похожи на полёты на МИ-8 без автопилота. Ничего, опыт приходил. Жалко, что аппаратура была такой ненадёжной, зато научились ремонтировать быстро. Просто заливали трещины эпоксидкой, что-то меняли. Первые быстрые ремонты нами были освоены на соревнованиях, когда до следующего тура минут пятнадцать, а летать надо обязательно. Вот и клеили двигатель с остатками моторамы на тёплую эпоксидку и через пять минут можно продолжать. Уже не говоря о мелких деталях. Теперь в продаже есть смолы любые. А в шестидесятые годы только подогрев смолы давал скорость.

Через несколько месяцев купили «Супранар 82» и вот для этой четырёхканалки построили

тренер-высокоплан, размахом около двух метров. И моторчик уже был мощнее - 5 кубо-

вый «Полёт». Начались более активные полетушки. Навыки улучшались, но работа занимала большую часть жизни, командировки по 20-25 дней, потом разборы полётов, собрания и т.д.

А потом грянула перестройка, и волею судеб мы оказались за 3000 км друг от друга. Но вот три года назад мы снова стали соседями, и моделизм берёт верх над всеми делами и заботами в частном доме.

Из Алтая я привёз самолёт с Т-образным оперением, готовый к полётам, под моторчик «Радуга-7». Но вибрация была такая... если бы там сидел пилот, то вышел бы оттуда без зубов.



Аппаратура «Signal FM7» тоже начала давать сбои. Все переделки не давали эффекта. И вот по случаю приобрели МДС-6.5. Дети подарили мне «Hitek Laser 6» и вот теперь всё только началось.... В чём разница между детьми и взрослыми? – в цене игрушек!

Все прошлые навыки притупились настолько, что практически начали тренировки сначала. Очень помогает симулятор, немного времени за монитором, с передатчиком в руках, а результаты намного лучше и ремонтов меньше.

Сделали аэроглизсер под «Signal», задействовано два канала – газ и руль поворота. Это не самолёт и летит над водой низко, но руки начали вспоминать, как рулить «от себя и на себя». На воде легче тренироваться, вариантов разбить меньше, это если на полном газу в берег влететь! У нас вообще

хорошо с «полянками» - озеро в 200 шагах (надо подумать о гидросамолёте), а в 500 метрах хорошие холмы для полётов....



Чтобы не бить моторный аэроплан мы за два дня с сыном (он был в отпуске в гостях) собрали планер из фанеры 18мм, пенопласта и двух пластин бальзы на рули. Размах 2 метра. Чертежей нет, всё сделано сходу - на интуиции и опыте. Аппаратура позволяет микшировать, поэтому для простоты и скорости работы сделали рули высоты - элевонами. Моменты кручения фюз держит хорошо, ну фанера – что ей будет! Короче, вышли на холмы и с удовольствием устроили долгожданные полетушки.... На одной зарядке борта смело отлетали около часа. И руки и ноги подрагивали, а планер летает!!! И очень неплохо для многолетнего перерыва. НЕ РАЗБИЛИ и это главное! Дырочки от жесткой травы заклеили разноцветной микалентой, зарядили аккумуляторы и снова в небо!



Когда идём с моделями по посёлку, многие спрашивают: «Что, в детство впадаете?»....

А мы из него и не выходили!!! Это не вход и выход, это часть нашей жизни и понять могут только увлечённые люди. Для нас наши полетушки как праздник. Итог интереснейшей работы, новые полёты и запуски, и вовлечение новых ребят в наши ряды фанатов. Лучше пусть «подсядут» на это хобби, чем на алкоголь и наркоту. Многие не понимают, как с 54 года заниматься «игрушками»? А как пахнет горелая касторка!!! Как приятен звон движка!

Даже если он пару раз перед этим врежет по пальцам! Не подставляй, однако!

И никаких наркотиков не надо! Ну а против сала мы ничего не имеем.

А тренера мы всё-таки запустили, но МДС заглох на взлёте и снова ремонт, потом заглох на разбеге.... Что-то не хотят наши моторчики работать устойчиво. Будем их доводить. Но вот купили «Tiger 7.5» и наш самолётик полетел хорошо! Тайваньский моторчик работает как часики! Здорово! Кое-что подсмотрел в карбюраторе, вот переделаем наш МДСовский и тоже, надеемся, ещё полетаем и на нём. Правильно говорил Ильюшин, что красивый самолёт обязательно полетит. Вот и полетел, и не будем скромничать – он правда хорошо смотрится.

Сейчас готовим к полётам пилотажку на 10 кубов, «Дельта» на 2,5 м и первая в жизни «электричка» готова на 90%.



Полетаем!!! Вот будут полетушки!!!
Расскажем обязательно.

БК моторы – тонкости самостоятельного изготовления

Андрей Герасимюк, Ленинградская область

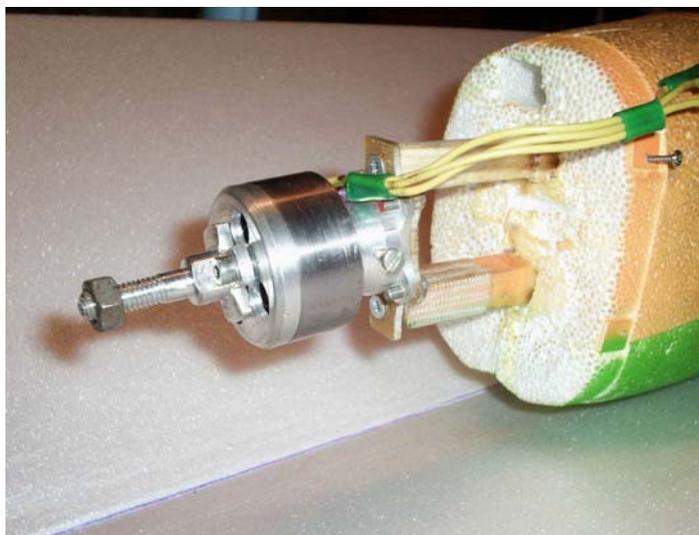
Статор, на мой взгляд, лучше изолировать эпоксидной смолой с каким либо наполнителем, желательно яркого цвета.

Тогда будут хорошо заметны неизолированные места. Я смешиваю с эпоксидной смолой свинцовый сурик, до густоты очень вязкой сметаны, наношу на статор спичкой. Сначала изолирую одну сторону, после вставания смолы – другую, тогда смола как бы плавно обтекает грани и практически не требуется дополнительная обработка.



Основание моторчика делается из алюминиевых сплавов. На нем крепится статор, подшипники и так же имеются "уши" для крепления к мотораме. Вариантов может быть несколько.

Например, на этой фотографии, основание с "ушами", неразборное.



А на этой - "уши" съемные, что позволяет практически одним винтом крепить мотор.

Поговорим о ... «Большой Авиации»

со штурманом - Лебедевым Дмитрием, летающим в ОАО «Авиакомпания Сибирь» на самолете Ту-154

Валентин Субботин (ВС): Почему выбрали именно эту профессию?

Дмитрий Лебедев (ДЛ): С детства мечтал летать.



ВС: Летать мы все мечтаем. Каковы более прозаические мотивы?

ДЛ: Хотел стать пилотом, хотя бы Ан-2. А на него только в среднем училище. Но не было выездной комсии из Ульяновского училища, потому и пришлось идти учиться на штурмана в Петербург.



ВС: А где учились?

ДЛ: После школы пошел в Ордена Ленина Академию Гражданской Авиации в Санкт-Петербурге (теперь это Санкт-Петербургский Университет Гражданской авиации (СПБУГА) - <http://www.academiaga.ru/>), факультет Экс-

плуатации воздушного транспорта - ФЭВТ. Специальность - Воздушная навигация. Закончил в 1999год.

ВС: Т.е., проще говоря, сейчас вы штурман?

ДЛ: Да. Должность – штурман 2-го класса.

ВС: И как учеба, трудно? Что отложилось в памяти?

ДЛ: Учеба длилась 4 года, жили в общежитии. Слушатели были со всей страны. Сейчас со многими пересекаемся в аэропортах, в воздухе иногда. Трудно давались математика, физика, культурология. Спецпредметы легко шли.

ВС: Это потому что увлекались, т.е. все было интересно?

ДЛ: Да, было очень интересно.



ВС: А самые занудные (тяжелые) спец.предметы какие. Что на них изучают?

ДЛ: Мне запомнилось «Радиотехническое оборудование» (изучались всякие железяки), а еще морзянку учили.

ВС: Ну и как, морзянку знаете?

ДЛ: Слабо. При нынешнем уровне развития связи, надеюсь, что не пригодится это мне.

ВС: Где сейчас летаете?

ДЛ: ОАО "Авиакомпания Сибирь", т.е. S7 airlines, на Ту-154. Раньше во внуковских виалиниях. А с 2002 г. S7 airlines. Всегда Ту-154 «Б» или Ту-154 «М».

ВС: Столкнувшись с реалиями работы, не жалеете, что выбрали ее?

ДЛ: То, что я попал в авиацию не жалел никогда, единственное что не дает покоя, это то, что я не стал всё таки пилотом.



ВС: С учетом сегодняшнего положения в нашей гражданской авиации летать страшно?
ДЛ: Нет, не страшно.

ВС: При полетах часто попадали в тяжелые метеоусловия?

ДЛ: Бывает, попадаются сложные метеоусловия, но иногда бывает что очень сложные.

ВС: Ваши ощущения в такой ситуации?

ДЛ: Ну, скажу что сложные метеоусловия для штурмана это не особенно сложно. Сложнее себя чувствуют пилоты, когда надо вести самолёт на «руках», через всю эту «кашу», а штурман (грубо говоря) только говорит, куда лететь надо.



ВС: Как и в любой сфере деятельности, в авиации тоже наверное бывают курьезные

истории. С вами происходило что-либо подобное?

ДЛ: Да, бывало.

ВС: Расскажите.

ДЛ: Однажды взлетели из Махачкалы и на высоте 5000 метров лопнуло стекло у КВС`а (командир воздушного судна). Точнее, один из 3-х слоёв этого стеклопакета. Приходит проводница к нам, второй пилот говорит: смотри, мол, стекло лопнуло, принеси КВС`у поднос, чтобы, если ветер дуть будет он им укрывался. Сам КВС не слышал этого - рассматривал стекло. Мы посмеялись и занялись своими делами. Через 1-2 минуты она приходит и подаёт КВС`у поднос (мы уже и забыли про эту просьбу, думая что она поняла, что это была шутка). И говорит: «Держите около лица». Он держит и спрашивает: «А в чём собственно дело?» Смеялись долго, очень долго (смеется).



ВС: До пенсии еще далеко, но все же задам вам вопрос - как вы себе представляете жизнь без полетов?

ДЛ: Ну на счёт пенсии: у Лётного состава пенсия начинается после 6000 часов, у меня уже около 3000, в мои 28 лет. У нас почти все, кому 36 лет и больше, на пенсии, но продолжают летать до 60 лет, при этом получая свою пенсию. А без полётов не представляю себя, куплю лёгкий самолёт и буду летать, катать друзей.

ВС: Среди компьютерных игр сейчас много разных симуляторов самолетов:

«Microsoft Flight Simulator», «Fly», «X-plane», «Orbiter», симуляторы военной авиатехники. В чем их привлекательность?

ДЛ: Наверное, в том что они хоть как-то могут приблизить нас к миру полётов, практически бесплатно, когда хочешь, в тепле и домашнем уюте.



ВС: Насколько подобные симуляторы реалистичны?

ДЛ: У них реалистичность очень высокая в том плане, что можно понять, по какому принципу летают самолёты, изучить их «начинку», приборы, правила полётов и получить прочие теоретические знания, причём на хорошем уровне.

ВС: Можно ли после них взлететь на реальном самолете?

ДЛ: Взлететь? Не знаю, но думаю что можно, но только взлететь (смеется).

ВС: Знаю увлекаетесь полетами на радиоуправляемых самолетах. Чем похожи и разнятся ощущения при управлении настоящим и модельным самолетами?

ДЛ: Да, радиоуправляемые модели меня очень увлекли, но пока я ничего не приобрёл, кроме дружеского общения с интересными людьми, которые очень давно этим занимаются. Посмотрел как летают другие, попробовал сам на маленьком торике. Ощущения, конечно, очень разнятся. Всё это разные вещи, одно только объединяет наверно - это небо, т.к. и те и другие его «утюжат».

ВС: В современной литературе редко встречаются книги об авиации. Что бы вы посоветовали почитать об этой сфере деятельности (книги, авторов)?

ДЛ: Литература может отличаться - техническая, художественная. Есть очень интересная книга, написанная пилотом Василием Ершовым под названием «Записки ездового пса». Там всё взято из реальных полётов. Я сам читал её и читаю, как будто про меня и мою работу всё написали. Все авиаторы испытывают одни и те же радости, чувства и эмоции. И в этом во всём мы одинаковы.

ВС: Что можете пожелать мальчишкам, тем кто мечтает летать?

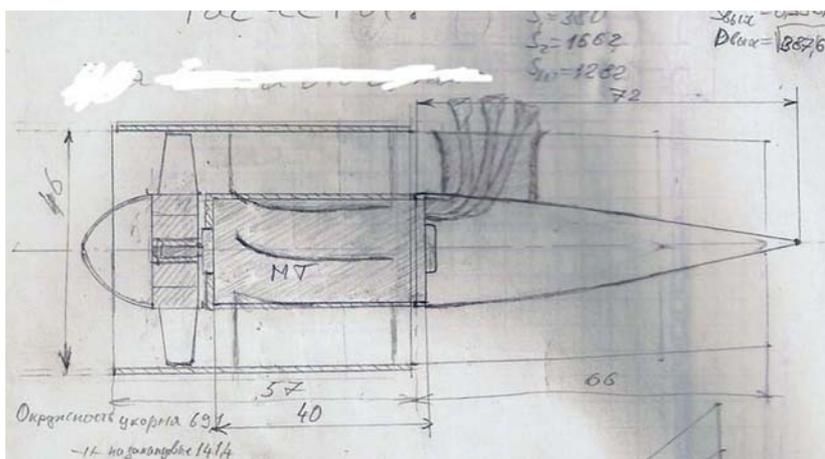
ДЛ: Хочу пожелать не бояться менять свою жизнь чтобы стать авиатором. А именно: ехать в другой город, поступать и учиться. Не бояться оторваться от родительской опеки. По крайней мере, мне было сложно в этом, и это единственное что меня пугало. Мог поступить в обычный ВУЗ в своём городе Томске и сейчас бы работал в какой-нибудь конторке. А как поехал и поступил, так до сих пор и езжу в разные города - работа такая. Много раз встречал людей, которые хотели стать пилотами, но побоялись менять место жительства и т.д. А теперь они жалеют, что в то время не поехали на учёбу. И я смотрю на них, у них несбывшаяся мечта и мне их жалко. И, всё-таки, лётная работа самая лучшая. Представляете, кто-то 8 часов сидит в конторе, а кто-то за эти 8 часов слетал до середины страны и вернулся домой. Не правда ли здорово?! Так что желаю мальчишкам и взрослым (если ещё не поздно) осуществить свою мечту и подать заявление в лётное училище Гражданской Авиации!



ВС: Спасибо, Дмитрий, за уделенное время. Мягких посадок и чистого вам неба.

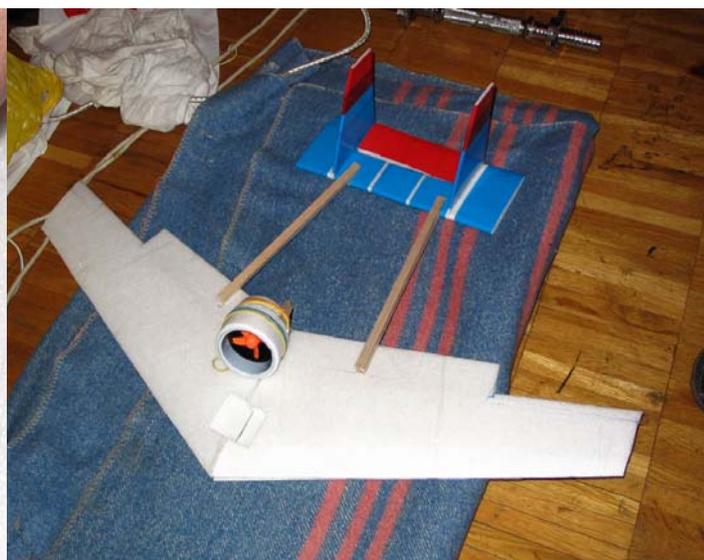
Самодельный импеллер

С развитием сети магазинов в нашей стране интерес к авиамоделям с импеллерными двигателями повышается. Но не всех устраивают фирменные образцы импеллеров. Вот один из посетителей форума modelism.net (<http://modelism.net/phpBB2/index.php>) и решил сделать импеллер по собственным чертежам. Как продвигается изготовление, получится ли самодельный импеллер, какой, с какими характеристиками – все это вы можете узнать здесь (<http://modelism.net/phpBB2/viewtopic.php?t=853>)



Тренер для начинающего импеллерщика

Другой посетитель форума modelism.net (<http://modelism.net/phpBB2/index.php>) заинтересовавшись импеллерными моделями, решил приобщиться к этому классу авиамоделей. Чтобы приобрести опыт он строит самолет-тренер с импеллерным двигателем. Подробнее об этом вы можете узнать здесь (<http://modelism.net/phpBB2/viewtopic.php?t=1092>)



Tiger Moth

Михаила Анисимова, г. Тобольск

