

Как я летал на Хьюи в Аризоне

Позавчера вернулся из США, куда ездил по делам. Мы побывали в Финиксе (штат Аризона). На всякий случай я взял с собой в Америку летный комбинезон, хотя заранее никакой договоренности о полетах не было. Я подумал: мало ли..

И вот нас пригласили в Dillon Aero (Диллон Аэро), захотели познакомиться. В этой компании имеются несколько своих вертолетов, в числе которых есть UH-1H, очень похожий на наш в игре DCS.



Ангар для вертолетов в DillonAero



A Huey in the Dillon Aero hangar

Нас очень тепло и гостеприимно приняли сотрудники компании, показали нам свою технику, рассказали о предприятии.



Охрана Dillon Aero на страже

После знакомства с нашими разработками (в частности с моделью УН-1Н) – мне предложили пролететь на вертолете УН-1Н в качестве второго пилота. Неожиданно, но приятно! Очень уж хотелось самому попробовать: что такое настоящий Хьюи, на разработку которого у нас ушло больше года. Насколько похож? Что у нас не так?

На следующий день я, одетый не по погоде – на улице +30°C, а я в летном комбинезоне, прибыл в Dillon Aero. Я чту армейские традиции, и не мог прийти на полеты как шалопай – в джинсах и рубашке!

Довольно жарко. Однако воздух в Финиксе сухой, поэтому совсем не тяжело. Меня представили Нику(Nick) – пилоту Хьюи с 9.000 часов налета на вертолетах. Улыбчивый, коммуникабельный, излучает оптимизм. Одним словом приятно общаться! Он будет пилотом нашего Хьюи сегодня.



Ник и я

Кроме того, вместе с нами на борт взяли третьего человека Брэнта – банковского работника, брата нашего друга в Аризоне. Взяли как «вольного зрителя», он тоже, как и я, не летал на Хьюи ни разу)).

Мы вышли из ангара: Хьюи стоял на транспортной платформе, которую недавно из этого же ангара выкатили.

Я сел на левую «чашку» (говоря по-русски), ко мне подошел местный техник, с неким чувством торжественности (как мне показалось) отрегулировал педали и сидение под мой рост, научил, как пристегивать плечевые охваты вместе с ремнем безопасности, а затем пристегнул мой рюкзак к полу грузовой кабины. Все сделал профессионально: аккуратно, быстро, надежно. Далее показал, как использовать кнопки на ручке продольно-поперечного управления (РППУ) для внутренних переговоров¹ и для ведения радиообмена.

«Готов!...» –доложил я командиру экипажа, сидящему справа.

Ник проверил положение рукоятки коррекции (throttle), нажал на кнопку запуска снизу рычага общего шага (РОШ). (Кстати это то, что отличает реальный Хьюи от нашей модели: у нас запуск выполняется кнопкой останова). Я посмотрел на Ника в этот момент. Вот человек! Видно, что для него полет – это радость, а не работа)).

Начал раскручиваться компрессор, «пошла» температура, обороты НВ... раскочка вертолета... в дверь без форточки задувает «охапку» теплого воздуха от двигателя... запах керосина... вот оно!!! Мне снова 25! Я капитан! Я молод и счастлив!)) Круто!

¹ Для переговоров внутри вертолета, а также выхода в радио эфир используется СПУ – самолетное переговорное устройство.

Хьюи с обоими открытыми дверями грузовой кабины очень легко оторвался от платформы и Ник перевел вертолет в разгон скорости. Я мягко держался за управление. Надо отметить, что Ник любит летать на Хьюи с отключенным триммером, поэтому РППУ напоминала обычный джойстик по жесткости. Вроде пока ничего необычного. Осмотрелся. Финикс с высоты полета! Большой по площади – «одноэтажная Америка» – и при этом очень ухоженный, с широкими дорогами. Горы на северо-западе и севере, кактусы – для меня непривычно, но очень красиво!



Финикс с вертолета

Сразу после набора высоты 1500..2000м чтобы пересечь горный массив, Ник отдал мне управление, указал необходимые для выдерживания режима полета курс и скорость. Управление в ГП не составило труда. Совсем как в нашем симуляторе. Умеренная ветровая болтанка, летим почти против ветра. На высоте 1500..2000м уже значительно прохладней, чем внизу. Хорошо, что я в комбинезоне, и куртку от него не снимал! А Ник, как ни в чем не бывало, в одной рубашке!

Ник по-честному разделил полет в ГП примерно поровну, так что я уже составил достаточно продвинутое впечатление о динамике Хьюи. Во всяком случае для ГП. Примерно через 50 мин мы были на месте – аэродром Прескотт (1635м над морем). Аккуратненький, летают небольшие самолеты, есть легкие вертолеты. Мы пробыли в Прескотте около двух часов, и перед обратным полетом я попросил Ника дать мне возможность оценить вертолет на висении для сравнения нашей модели и реального вертолета. Ник с улыбкой согласился.

После разрешения взлета Ник завис над площадкой и отдал мне управление. Если хотите составить впечатление о вертолете непременно надо повисеть. Висение – это 60..70% «знаний» о динамике вертолета. Самый сложный элемент в многообразии условий его выполнения. Потому в летном училище с него начинают обучение.

РППУ была конечно тяжелей джойстика по ощущениям. Само собой – она из металла! Зато управлять ей было именно так, как и на джойстике: частота перемещений, момент начала «возврата» РППУ – все как в модели. Только амплитуда движений чуть длинней. Ух ты! Я завис как прибитый гвоздем! Вот она, наша модель!

Надо сказать, что в реальном вертолете, в сравнении с симом, помогает не только наличие длинных рычагов управления, но еще периферическое зрение и чувство ускорений (перегрузок).

Пробую приземлиться вертикально. РОШ на фрикционе, который регулируется механически, поэтому ощущение его перемещения не такое, как у Ми-8 с его гидравликой. Как будто рычаг немного резиновый. Но привыкаешь быстро! Учитывая, что длина перемещения РОШ значительно больше, чем у СН джоя, управление ОШ было несложным. Здорово! Я ни разу не летал на Хьюи, но завис без адаптации к реальным рычагам управления! Вертикальное снижение без смещений..подушка.. «пробиваю» ее подвинув РОШ вниз на 0,5 дюйма, «подумал» о движении вперед правой педали. Сел. Глянул на Ника. Он жестом показал «отрывайся!».

Поднимаю РОШ..левая педаль $1/4..1/3$ хода вперед – соразмерно.. РППУ компенсирую тенденции к смещению..Все ОК! Оторвался строго вертикально. Снова завис. Ник меня похвалил! Было приятно как курсанту в далеком 82м)).

Хьюи мне показался значительно проще на висении, чем Ми-8 без автопилота (АП). Скажем так: движений РППУ меньше требовалось для выдерживания места. Хотя.. может я привык на джойстике? Общее для обоих вертолетов – движения РППУ должны быть короткие, плавные, двойные. Вообще, для начинающих это надо твердить себе под нос во время обучения висению на одновинтовом вертолете без АП: «короткие– плавные– двойные» (движения РППУ).

Реакция на педали – также оч. схожая с нашей моделью.

Воодушевленный доверием Ника, схожестью модели, и наконец, тем, что все получилось, я улыбался и был в хорошем расположении духа! Приятно чертовски!



Ник

Мы полетели на базу, и по пути Ник показал нам красивое озеро в этом горном массиве, и показал его лихо, накренив вертолет вправо. Крен 70° или около того был достигнут практически за 2сек, а может и меньше. Вертолет «залопотал» лопастями, а в окно Ника было видна только вода. Ух!



Озеро в горах (крен уже небольшой)

Вывод из разворота, разгон 95 узлов – горка, тангаж 30° (примерно), поворот на горке. Впечатляет. Я обернулся на Брента – у него глаза были большими!)). Нет, мы не хулиганили на ПМВ². Мы выполняли маневры на высоте 100..200м, вполне безопасно.

Потом Ник дал мне попробовать выполнять взлет и посадку на площадку вне аэродрома. Он нашел пятачок без камней чуть больший диаметра НВ и сначала сам туда приземлился. Потом отдал мне управление, я взлетел, пролетел по небольшому кругу и приземлился туда же.



На гашении скорости Ник мягко придерживал РППУ, даже немного поправил меня. Реакция вертолета на перемещения РОШ при гашении скорости практически одинаковая с нашей моделью. Т.е. я не заметил ощутимой разницы.. Здорово! Я был очень доволен!

² ПМВ – предельно-малая высота



Взлет с площадки вне аэродрома



Разгон скорости

Потом мы приземлились на плато с кактусами и попросили Брента сфотографировать вертолет и нас снаружи. Весело!))



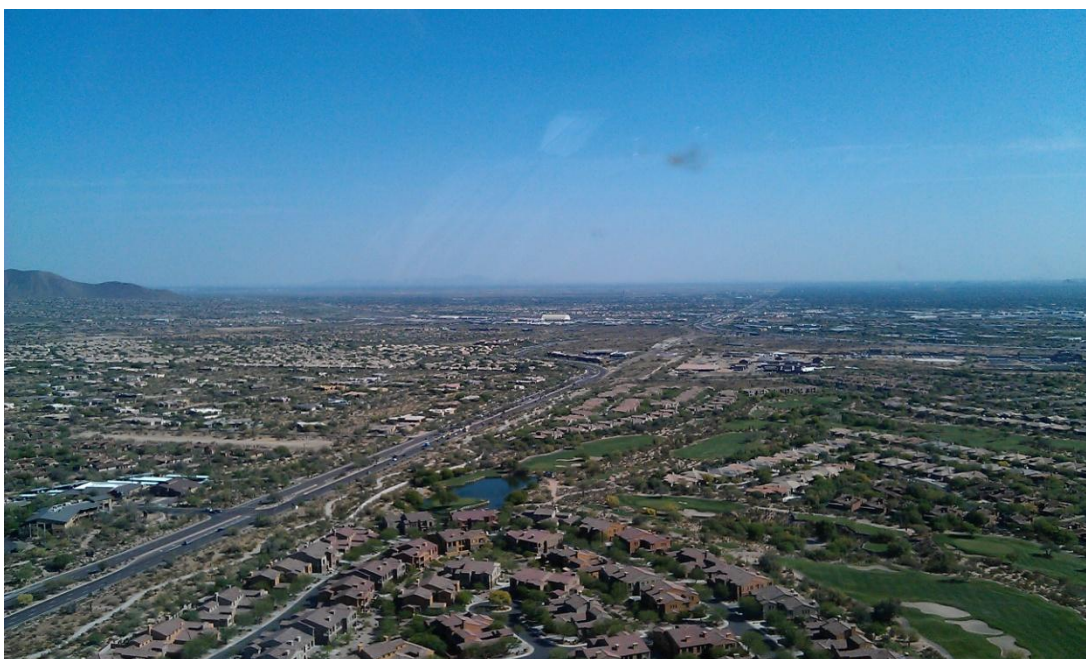
На плато

Единственное, что у нас в модели немного не так (с точки зрения балансировки) – положение педалей в ГП. На реальном вертолете правая педаль на скорости 80..90 узлов на 1,5..2 дюйма вперед, а в нашей модели почти нейтрально. Поэтому Ник меня иногда поправлял в ГП, устанавливая шарик в центр правой педалию.

Полет домой был просто экскурсией по красотам Аризоны и Финикса. Очень красиво!



Предгорье



Финикс

Ник приземлился на платформу мастерски: очень точно, без долгих «прицеливаний», хотя она была немногим больше полозьев. При этом гашение скорости для меня было непривычно энергичным, но вертолет был легким, а Ник опытным)).



Посадка на платформу

В общем, повезло нам слетать на реальном вертолете! Мне очень приятно, что руководство Диллон Аэро проявило такое радушие для своих русских гостей и обеспечило нам возможность пролететь на реальном УН-1Н да еще и его пилотировать!

Отдельное спасибо Нику, который доверил мне пилотирование своего вертолета и показал его возможности! Настоящий профессионал, романтик летной профессии, нам было приятно с ним летать и общаться!

Что еще я для себя отметил – что все работники предприятия, которые мне встречались, а также которые готовили вертолет к полету и выполняли послеполетную подготовку – это люди, которые любят свою работу и гордятся ей! Это как-то сразу заметно. С такими парнями чувствуешь уверенность в полете)).

Так что в целом модель получилась очень и очень близкой к реальному Хьюи. Мы вас не обманули!

- PilotMi8

Александр Подвойский ("PilotMi8"), руководитель проектов Белсимтек, в частности "DCS: УН-1Н Ниеу". Консультант проекта Игл Дайнемикс "DCS: Ка-50 Черная Акула". В прошлом военный летчик 1-го класса, Ми-8(Т, МТ, МТВ2), 1200 часов налета.