

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕГКОЙ ГИДРОАВИАЦИИ В СИБИРИ

В. Р. Извольский

ООО Мегаресурс, г. Новокузнецк

Естественный вопрос: "Почему именно легкая гидроавиация?" Дело в том, что в настоящее время это наиболее быстро развивающееся направление. Требуется минимальных затрат и обещает максимально быструю отдачу. Стоит взглянуть на карту, и сразу становится ясно, что в северных районах Западной Сибири, где ведется добыча нефти и газа, добраться до определенных мест достаточно проблематично и зимой и летом. Отсутствие дорог является большой транспортной проблемой. В то же время там огромное количество водоемов пригодных для взлета и посадки легких самолетов-амфибий, которые выполняют полеты с любой поверхности: водной, снежной и с грунта. Причем, для этого достаточно площадки размером чуть больше чем футбольное поле, а водоем глубиной не более 1 метра. Подойдет река, небольшое озеро, пруд и даже плес таежной реки или болото. При этом необходимо отметить, что практически все населенные пункты расположены по берегам рек и озер. Из-за низкой плотности населения использование больших самолетов экономически нецелесообразно, да и реки достаточно узкие и извилистые, что затрудняет приводнение крупных гидросамолетов.



Важное применение легкой авиации – это решение задач МЧС в труднодоступных районах. Спасение во время паводков, оказание помощи при лесных пожарах, для выполнения задач экстренной медицины. Часто это более быстрый, эффективный и дешевый способ решения транспортных задач, чем использование вертолетов и наземного транспорта. Осуществление мониторинга трубопроводов, ЛЭП, и др. объектов. Благодаря низкой скорости сваливания легкий самолет может использоваться для эскорта и сопровождения наземного транспорта. Срочная доставка небольших грузов и оборудования, а также перевозка специалистов могли бы осуществляться силами легкой авиации.



Очень полезным для развития туризма в Сибири будет авиа-туризм. Путешествия по Байкалу, Телецкому озеру, по Енисею, Амуру или Оби станут незабываемыми приключениями. Организация индивидуальной охоты и рыбалки в труднодоступных местах, путешествия на целебные озера Новосибирской области, Хакасии и Алтайского края будут привлекать больше туристов. С помощью самолетов-амфибий можно организовать туристические маршруты непосредственно из аэропорта без дополнительных длительных переездов и пересадок.

Еще одно направление – это частная авиация. В связи с тем, что расходы на содержание и эксплуатацию легких самолетов очень скромные по сравнению даже с малой авиацией, частная авиация могла бы получить дополнительное развитие. Дело в том, что в настоящее время это направление требует минимальных затрат и даст максимально быструю отдачу. Уже сейчас владельцы легкой авиатехники имеют возможность совершать полеты. Причем в настоящее время действует уведомительный порядок совершения вылета, достаточно сообщить диспетчерской службе о маршруте, и если нет запрета, то можно совершать полет.

В перспективе развития полетов по маршрутам, можно рассматривать полеты в близлежащие регионы. Так, чтобы добраться поездом из Новокузнецка в Абакан (376 км по железной дороге) потребуется ночь, чтобы на автомобиле (1070 км в обход гор Кузнецкого Алатау) нужно почти сутки, а на самолете всего 2-3 часа!

А самое главное, что расход топлива (автомобильного бензина А92, А95) составит около 22 л на 100 км пути. Как на легковом автомобиле, движущемся со скоростью 160 км/час! На лицо экономия времени, топлива и, соответственно, денег.



В последние годы сибирский регион (Алтайский край, Новосибирская, Омская области) все больше выходит на рынок с/х продукции. Расширяются посевные площади, и в этих условиях возрастает роль с/х авиации. Сейчас ее развитие заторможено отсутствием соответствующей авиатехники, а также осложняется проблемами с техническим обслуживанием и отсутствием аэродромов.

В соответствии с тенденциями развития авиации и особенностями сибирского ландшафта можно определить типы летательных аппаратов, которые могли бы строиться, обслуживаться и эксплуатироваться непосредственно в сибирском регионе, помогая развитию Сибири в целом. В первую очередь это самолет-амфибия, как самый безопасный летательный аппарат, позволяющий садиться на любые поверхности. Легкий многоцелевой самолет-амфибия в модификациях для сельскохозяйственной авиации, санитарной авиации, а также для перевозки пассажиров и небольших грузов наиболее пригоден в местных условиях. На это есть много причин, основные из них:

- все населенные пункты расположены по берегам рек и озер;
- глубокий снежный покров зимой, затрудняющий передвижение даже на специальном автотранспорте и не создающий особых преград для взлета и посадки легкому самолету-амфибии;
- эксплуатация этих летательных аппаратов не должна вызывать особых сложностей и создавать дополнительных проблем;
- отсутствие аэродромов (на всю Западную Сибирь всего около десятка аэродромов), а легкому самолету-амфибии они не очень нужны...

Кстати, строительство аэродромов довольно дорогое занятие. В то же время, для самолета-амфибии достаточно на берегу вблизи населенного пункта оборудовать площадку с пологим спуском в воду или пирс для причаливания, и аэродром готов.



Важным аспектом применения легкой авиации является использование легких самолетов для обучения пилотов АОН и начального обучения пилотов для ВВС и ГА. Ведь стоимость летного часа легкого самолета гораздо ниже чем стоимость часа того же Як-52.

В настоящее время в России разработано несколько самолетов удовлетворяющих предъявляемым требованиям. Нужно только обеспечить их серийное производство. Некоторые из них сертифицированы, некоторые ведут работу в данном направлении. Представляется, что использовать для этого существующие авиазаводы не очень рентабельно, да и задачи у них другие. На переоборудование и содержание действующих авиастроительных производств потребуется не меньше, а то и больше средств, чем на создание нового предприятия.

Естественно, без поддержки Государственных федеральных и региональных органов осуществление данного проекта проблематично, но при условии определенных гарантий государства частный бизнес мог бы участвовать в проекте. Банки могли бы взять на себя финансирование проекта, но они должны быть уверены в возврате денежных средств, и на длительные сроки вкладывать деньги не решаются. Конечно, целевое инвестирование со стороны государства решило бы многие проблемы при осуществлении масштабного проекта по развитию легкой авиации в Сибири. Хотя даже государственный заказ авиатехники для МЧС или лесного хозяйства с поэтапным финансированием позволил бы привлечь средства и осуществить данный проект.

Важным шагом со стороны государства в развитии авиации был бы упрощенный порядок получения разрешений на выполнение коммерческих полетов для субъектов АОН (Авиации общего назначения). Пусть даже для начала только в Сибири в качестве эксперимента.



Еще одним шагом в развитии гидроавиации стало бы определение упрощенного порядка выделения акваторий для взлетов и посадок гидропланов в населенных пунктах. Уверен, как только будет это сделано, то сразу увеличится количество заказов на легкие самолеты и гидропланы. Следовательно, появится потребность в обучении, что приведет к увеличению числа учебных центров. А это, в свою очередь, потребует новых воздушных судов. Так виток за витком будет идти развитие Российской авиации.

Удивительно, но в Китае начали осваивать производство гидропланов разработанных в России. Так неужели мы будем вынуждены закупать даже самолеты в «поднебесной»? Хотя, вполне могли бы сами их строить и экспортировать в другие страны!

Извольский Валерий Рафаэлевич

Июль 2012г.