

There are no translations available.

„Mokyklos suolas“, kurį gamina „Pilatus“

Liucijus Suslavičius

Prieš kokius 70 metų Tarybų Sąjungoje buvo sugalvotas ir plačiai išgarsintas primityvokai, bet įtaigiai skambantis šūkis: „Nuo aviamodelio – prie sklandytuvo, iš sklandytuvo – į lėktuvą!“. Jis bendrais bruožais nusakė jaunimui kelią į lakūnus, kuriuo tada, prieš Antrąjį pasaulinį karą, praėjo šimtai tūkstančių Rusijos vaikinų ir merginų, svajojusių tapti „Stalino sakalais“. Šis šūkis simbolizavo ir laipsniško mokymosi, perėjimo nuo paprasto prie vis sudėtingesnio būtinumą. Norint tapti geru lakūnu, įvaldyti moderniausius lėktuvus, reikėjo pradžioje suprasti, kaip sudarytas lėktuvas, kodėl jis skrenda, išmokti skraidyti sklandytuvu, o vėliau ir nesudėtingai pilotuojamu mokomuoju lėktuvu. Kuo daugiau „žingsnių“ nuo lengvo vienmotorio skraidančio aparato iki garso greitį viršijančio kovos lėktuvo, tuo geriau pilotas įsisavina lėktuvų valdymo subtilybes.

Visgi perėjimas nuo lėktuvo su stūmokliniu varikliu prie reaktyvinio lėktuvo yra sudėtingas – pernelyg jau didelis jų galios, greičio skirtumas, kitokia stūmoklinio ir reaktyvinio variklių reakcija į piloto veiksmus. Tad sėkmingam jauno piloto „persėdimui“ iš vieno tipo lėktuvo į visai kitokį būtina „tarpinė grandis“. Ir ji egzistuoja – tai turbopropeleriniai mokomieji lėktuvai „Turbo Trainer“, kuriuos gamina Šveicarijos aviacinė firma „Pilatus Aircraft“.

Ji įkurta Stanso mieste 1939 metais, kai Europai jau grėsė karas. Jis gerokai apsunkino pirmuosius jaunos firmos žingsnius, tad pirmasis „Pilatus“ vardą turintis prototipas – nedidelis SB-2 „Pelican“ – į orą pakilo tik 1944 metais. Bet jau sekančiais metais prasidėjo serijinė mokomųjų lėktuvų „Pilatus P-2“ gamyba.

1953 metais Šveicarijos KOP ir Brazilijos jūrų aviacija gavo naujus P-3 modelio mokomuosius lėktuvus, o 1959 metais debiutavo vėliau vos ne legenda dėl savo savybių tapęs „Pilatus P-6 Porter“. Šis vienmotoris monoplanas buvo naudojamas ne tik kaip mokomasis, bet ir kaip nedidelis universalios paskirties (ryšių, transporto, žvalgybos, palaikymo iš oro) karinis lėktuvas.

1978 metais firma pristato kokybiškai naują lėktuvą „PC-7 Turbo Trainer“. Skirtingai nei ankstesnių „Pilatus“ lėktuvų, jo sraigta suka ne stūmoklinis variklis, o aviacinė turbina. Tai pakeičia daugelį lėktuvo parametrų, priartina jį prie reaktyvinių mokomųjų lėktuvų. „PC-7 Turbo Trainer“ netrunka tapti tikru bestseleriu mokomųjų lėktuvų rinkoje. Iki šiol jau parduota 500 šio modelio lėktuvų, ir gamyba tęsiasi. Tiesą sakant, perėjimas nuo ankstesnių stūmokliniais varikliais varomų modelių prie turbosraigtinių lėktuvų gamybos firmai, neturinčiai tokio potencialo, kaip tarkime „Boeing“ ar kitas aviacinės pramonės gigantas, užtruko pakankamai ilgai. Juk pirmasis prototipas su „Pratt and Whitney PT6A“ 550 AG turbina pakilo į orą dar 1966 metais! Iki serijinės gamybos pradžios (per 12 metų) „Pilatus“ konstruktoriai lėktuvą „išgydė nuo vaikiškų ligų“, tad rinkoje jį nuo pat pradžių lydėjo sėkmė. Be to,

„PC-7 Turbo Trainer“ nebuvo vien tik pilotavimo mokymui skirtas lėktuvas. Jo įranga leido apmokyti pilotus įvairių aviacinės ginkluotės sistemų naudojimo, taktinio pilotažo pagrindų, netgi naudoti jį kaip lengvą šturmo lėktuvą įvairių lokaliųjų konfliktų metu. „Pilatus PC-7“ pasižymi manevringumu, lengvai valdomas, iš jo dvivietės kabinos su numetamu gaubtu puikus matomumas (kas, savaime suprantama, labai svarbu tiek mokant skraidyti, tiek karo veiksmų metu).

1983 metais trumpam pasklido gandai apie kuriamą „didelį Pilatus“, tačiau tie, kas matė pirmąjį „PC-9“ pavadinto lėktuvo skrydį, kiek nusivylė - „naujokas“ iš pirmo žvilgsnio nesiskyrė nuo serijinių „PC-7 MkII“ modelio „turbotrainerių“. Net ir matmenys (ilgis – 10,14 m, sparnų ilgis – 10,19 m, aukštis stovint ant žemės – 3,26 m) buvo labai artimi pirmtakui. Ir tai galu gale logiška – kam keisti puikiai pasiteisinsią aerodinaminę schemą? Labai panašūs, iš tikrųjų „PC-7“ ir „PC-9“ turi tik apie 10 procentų tų pačių dalių ir mazgų. „PC-9“ kabina padaryta kiek erdvesnė, instruktoriaus krėslas įrengtas kiek aukščiau, nei priekyje esantis piloto krėslas, todėl jam pagerėjo matomumas, be to, abu krėslai katapultuojami. Lėktuvo sraigta – keturmentis, yra aerodinaminiai stabdžiai, kurių neturėjo ankstesnis modelis. Daugiausia įtakos geresniems rodikliams (maksimalus greitis – 6100 metrų aukštyje – 556 km/h, kilimo greitis – 1235m/min, maksimalus pakilimo aukštis – 11580 m, skrydžio nuotolis – 1540 km) turi naujas galingesnis variklis – Kanadoje gaminama aviacinė turbina „Pratt and Whitney PT6A-62“, išvystanti 1150 AG (nominali galia – 950 AG), pritaikyta akrobatiniams skrydžiams (t.y. patikimai dirbanti skrendant aukštyn ratais, atliekant sudėtingus manevrus). Taigi, „PC-9 Turbo Trainer“ – dar lengviau valdomas, dar universalesnis, aprūpintas moderniausiais prietaisais, analogiškais naudojamiems viršgarsiniuose lėktuvuose.

Lėktuvas apginkluojamas pagal užsakovo pageidavimą. Ant 6 po sparnu įrengtų pakabinimo mazgų jis gali nešti iki 1040 kilogramų sveriančią ginkluotę – bombas, raketas, greitašaudžius rotacinius pabūklus. „Pilatus PC-9“ nuo žemės atitrūksta, pariedėjęs vos 250 metrų, o

palietęs žemę, jis sustoja už 350 metrų. Važiuoklė - su trimis įtraukiamais ratais (vienas pasukamas priekyje, du po sparnais).

Firma „Pilatus“ nuo gamybos pradžios jau aprūpino lėktuvais „PC-9“ dvidešimties pasaulio šalių KOP, pardavusi joms per 230 šių lėktuvų. Nieko nuostabaus, nes jau turintiems tam tikrą skraidymo patyrimą pilotams mokytį skirtas modelis kai kuriais savo parametrais „įžengė“ į reaktyvinių mokomųjų-treniruotės lėktuvų galimybių sferą. Ir tai dar viena jo populiarumo priežastis.

Visgi aviacinė technika nuolatos ir labai sparčiai tobulėja, kaip sakoma, „žengia pirmyn“, ir šiandien jau ne „PC-9“ yra „paskutinis technikos žodis“. Firma „Pilatus“ 1999 metais pradėjo vykdyti naujo, dar modernesnio tokios pat klasės lėktuvo kūrimo programą. Jis nėra skirtas ankstesniems mokomųjų-treniruotės lėktuvų modeliams pakeisti, o turi tapti dar viena, aukštesne pakopa pereinant nuo skraidymo sraigtu varomais lėktuvais prie reaktyvinių. „Pilatus PC-21“ – taip vadinasi naujausias firmos inžinierių kūrinys, kurį pirmieji užsakovai gaus jau 2004-siais metais, labai panašus į „PC-9“. Bet jo turbinos, sukančios 5 menčių sraigta iš titano-grafito kompozitinės medžiagos, galia padidinta iki 1600 AG, fiuzeliažo ir sparnų aerodinaminės formos dar tobulesnės, o lėktuvo valdymas maksimaliai kompiuterizuotas, jame sumontuota navigacinė, ryšių ir ginkluotės valdymo įranga savo tobulumu ne ką nusileidžia šiuolaikiniuose kovos lėktuvuose naudojamos įrangos lygiui. Firma teigia, jog tai ne tik moderniausias tokios klasės mokomasis-treniruočių lėktuvas pasaulyje, bet netgi geresnis, nei dalis šiuo metu naudojamų reaktyvinių mokomųjų lėktuvų! Tikimasi, kad artimiausiais metais „Pilatus PC-21“ užims dalį rinkos sektoriaus, kuriame dabar „įsikūrę“ vien reaktyvinių lėktuvų gamintojai. Nuotraukos - „Pilatus Aircraft“