



НЕСТАРЕЮЩАЯ ЛЕГЕНДА

АРТЕМ ЛИСОЧКИН
ФОТО НИКОЛАЯ ИВАНОВА И ФЕДОРА БОРИСОВА

Вы знаете, какой самолет является самым массовым в нынешней истории авиации? Нет, это не какой-нибудь стратегический бомбардировщик и не пассажирский лайнер, как можно было бы сначала подумать. Это скромная четырехместная Cessna 172, которых с начала выпуска этой модели в далеком 1956 году построено более 43 тысяч штук. Кстати, душу отечественного авиатора греет то, что на втором месте с 40 тысячами экземпляров и значительным отрывом от прочих участников книги рекордов — наш «По-2». Но где теперь эти легендарные машины? Даже с учетом солидного возраста летающих экземпляров знаменитого советского биплана остались считанные единицы, да и то, в основном, где-то в Америке. А вот 172-я успешно живет, здравствует и развивается.



На Cessna автор этих строк пересел в свое время с двухместного французско-польского ZXTrip с Rotax 912, и 172-я сразу показалась очень солидной машиной, чуть ли не лайнером. Налет на этом типе на сегодняшний день у меня составляет около 90 часов — не слишком много, по правде говоря, но за это время довелось поуправлять несколькими такими самолетами, отличающимися годами выпуска, авионикой и силовыми установками. Таким образом, данный тестовый отчет получился в некотором роде «сборной солянкой» — не секрет, что многие российские владельцы приобретают 172-е на вторичном рынке, и у нас, и за рубежом...

А теперь пора за штурвал. Обе двери, левая из которых запирается на ключ, распахиваются по «автомобильному» принципу и снабжены откидными стеклами на манер форточек. Кстати, согласно РЛЭ (Руководству по летной эксплуатации), главной «библии» пилота, их можно держать открытыми даже на максимально допустимой скорости 163 узла. (Я, правда, пробовал так поступать только на крейсерской скорости порядка 110–120 узлов — задувает прилично, что

Если герой художественного фильма (как правило, боевика) летит на маленьком самолете, с наибольшей долей вероятности это будет Cessna 172. Например, это излюбленный аппарат того же Джеймса Бонда. Стоянки частных аэродромов за рубежом плотно заставлены самолетами этой марки. Ну а самый, наверное, известный эпизод, связанный со 172-й, который навсегда останется не только в авиационной, но и просто в истории как таковой, — это хулиганский перелет Матиаса Руста со скандальной посадкой на Красной площади в Москве.

В чем же секрет такого долголетия этого «летающего автомобиля», как его нередко называют владельцы? Прежде всего, в великолепном плане и, соответственно, превосходных летных характеристиках, прощающих начинающим авиаторам даже серьезные просчеты и ошибки. Поэтому кардинально менять здесь что-либо просто не было смысла. Плюс необыкновенная простота, дружественная частному пилоту: неубирающееся шасси, пропеллер фиксированного шага, штурвальная система управления, сочетающиеся с практически автомобильным комфортом на борту.

Даже двигатель (после непродолжительных экспериментов с разными марками) уже десятки лет устанавливается практически один и тот же — оппозитный 4-цилиндровый Lycoming O-360 воздушного охлаждения рабочим объемом 5,9 л. Различия могут заключаться лишь в его модификациях, в частности, карбюраторной и инжекторной, и, соответственно, в мощности, которая может составлять от 150 до 180 л.с. Казалось бы, не так уж много при таком солидном рабочем объеме, но вкупе с невысокой частотой вращения (2500 об/мин. на взлетном режиме) — это не только повышенная надежность, но и солидный моторесурс. Да и понижающий редуктор, нередко становящийся слабым местом, не нужен — коленчатый вал крутит пропеллер напрямую.

бывает полезно, к примеру, чтобы привести в чувство укачавшихся пассажиров на заднем сиденье в болтанку; на поведении самолета открытое окно практически не сказывается.)

Передние сиденья первого и второго пилотов (на месте «правака» может располагаться третий пассажир) регулируются во всех направлениях. Лично я при своем росте 175 см сразу подкручиваю рукоятку «мясорубку» под подушкой, поднимая ее вверх до упора — тогда сиди начинаешь видеть капот поверх довольно высокой приборной панели. Кресла перемещаются вперед-назад в очень широком диапазоне, что, в частности, облегчает посадку-высадку экипажа (на основных стойках шасси для этого предусмотрены еще и специальные ступеньки). На одной из машин мне попался дополнительный стопор возле салазок, не позволяющий отодвинуть левое кресло максимально назад — наверное, для страховки от того, чтобы первый пилот случайно не «уехал» от штурвала в полете.



Колесики у 172-й не из крупных, рассчитаны в основном на асфальт или твердый грунт. Но неплохо идут они и по неглубокому снежку



Управление полностью спаренное, у каждого из пилотов свои штурвал и педали, а вот РУД (рукоятка газа) типа «тяни-толкай» и красная рукоятка качества смеси («микс») расположены посередине панели, поэтому второму пилоту придется управлять ими левой рукой. Снабженное механическим указателем вертикальное колесо триммера руля высоты — тоже примерно посередине, хотя на 172-й в более или менее «навороченной» комплектации триммером можно дополнительно управлять кнопками на левом «роге» штурвала первого пилота. В общем, одинаково успешно можно рулить Cessna и слева, и справа. Приборы тоже хорошо видны обоим, хотя основная их группа все же смещена влево — справа располагаются аудиопанель, радиостанция, блок управления автопилотом, и на паре «свежих» машин мне попались здесь экраны встроенных картплоттеров GPS (не говоря уже о том, что с некоторых пор доступны и модификации со «стеклянным кокпитом» — парой огромных экранов Garmin 1000, заменяющих большинство пилотажных, моторных и навигационных приборов). ➤



Шкалы приборов «по-американски» дополнены разноцветными секторами: их яркие зеленый, красный и желтый цвета наглядно иллюстрируют оптимальность режимов, что очень удобно и позволяет оценить показатели буквально одним мимолетным взглядом. Все единицы измерения — американские: футы, галлоны, дюймы ртутного столба на альтиметре, но к этому очень быстро привыкаешь, тем более что скоро и наша авиация вместе со всем миром перейдет на те же футы вместо метров. Авиагоризонт — «западного» типа (символ самолета стоит на месте, при кренах и изменении угла тангажа двигается синий сектор горизонта). Какие бы споры ни шли по поводу «прямого» и «обратного» авиагоризонтов, лично мне такая схема представляется более логичной по сравнению с отечественной. По крайней мере, при преодолении густой облачности этот прибор надежно и понятно помогал бороться с «глоками», неизбежно создаваемыми человеческим вестибулярным аппаратом.

По ширине кабина не особо просторна — самолет все-таки, не автомобиль. Толстые зимние куртки обним пилотам желательно снимать, чтобы не тереться плечами. Но когда двигатель прогреется, внутри можно устроить настоящий «ташкент» — печка у 172-й могучая. Регулирующиеся дефлекторы воздушного обдува понатыканы буквально по всей кабине (это вам не единственная вентиляционная пимпочка над креслом в салоне пассажирского лайнера), что полезно и летом: струйки прохладного заборного воздуха можно направить в любую нужную точку или же выключить совсем. На заднем сиденье пассажиры тоже располагаются бок о бок, зато, когда передние кресла сдвинуты в переднее «рабочее» положение, места для ног хоть отбавляй, даже баскетболист спокойно вытянет их на всю длину. За задним сиденьем — объемистый багажник. Укладывать в него вещи можно через запирающийся на ключ бортовой лючок, а можно и прямо из салона, просто перекинув через спинку заднего «дивана».

Щелкаем красной клавишей «мастера», включая питание, и готовимся к запуску. Если мотор холодный, на карбюраторной машине предварительно надо пару раз выгащить и утопить обратно в панель небольшую рукоятку праймера — насосика, впрыскивающего топливо непосредственно во впускной коллектор. В сильный мороз (а мне доводилось летать и в минус 25°) таких «пшиков» придется сделать пять-шесть, а то и больше. Вообще-то согласно РЛЭ после поворота привычного автомобильным ключом зажигания и прокручивания двигателя стартером нужно, слегка утопив в панель РУД, плавно обогащать смесь красной рукояткой «микса» вплоть до самого запуска. Но обычно смесь обогащают сразу, и при прокрутке чуток поддают газку одним РУДом — мотор оживает мгновенно. На впрысковой машине предварительно надо поддержать включенным жужжащий топливный электронасос, пока стрелка расходомера не начнет шевелиться при перемещениях «микса», после чего запускаться строго по РЛЭ.

Продолжая удерживать самолет на тормозах (для лентяев, кстати, имеется «ручник»), включаем проблесковые маячки и авионику. На одном из довольно «пожилых» самолетов отдельного выключателя авионики не оказалось, поэтому пришлось втыкать аудиопанель, радиостанции и прочую электронику по отдельности. »

Земные красоты и исторические памятники открываются с воздуха с неожиданной стороны, как, например, знаменитая крепость Орешек, которую большинство людей привыкло наблюдать с воды или с суши. Крыло у Cessna 172 расположено сверху, поэтому любоваться проплывающими внизу видами ничто не мешает



«Стекланный кокпит» — давно уже не атрибут одних только многотонных лайнеров. Судя по приборам, подлетаем к мысу Морьин нос на Ладозе — высота 1150 футов, скорость 110 узлов, боковой ветер — 14 узлов



Тормоза на 172-й — отдельные, соответствующие дополнительные педали расположены поверх основных. На рулении можно пользоваться как основными педалями, поворачивающими переднее колесо одновременно с рулем направления на хвосте, так и притормаживать правое и левое колеса по отдельности, отчего маневренность у самолета просто потрясающая — его можно раскрутить буквально на месте. Я сразу вспомнил, как на малютке 3Xtrim, управляющейся исключительно поворотом переднего колеса, при предстартовом развороте мне едва хватало ширины стандартной «химической» полосы...

Колесики у 172-й не из крупных, рассчитаны в основном на асфальт, бетон или твердый грунт. Однако, как выяснилось, неплохо идут они и по неглубокому снежку (только газу поддавать чуть побольше надо), и по травянистой лужайке. А уж с какими колдобинами иногда приходилось иметь дело, лучше не вспоминать. Иной раз и не поймешь: то ли «козла» дал, то ли просто на кочке подкинуло... Но подвеска шасси успешно гасит даже серьезные удары — основные стойки представляют собой упругие рессоры, система пружин некая, а переднее колесо снабжено гидравлическим амортизатором с довольно большим ходом. Кстати, при рулении носовое колесо настоятельно рекомендуется разгружать — держать штурвал на себя до упора. Снимать с него излишнюю нагрузку следует

также и при стартовом разбеге, и при посадочном пробеге. Кстати, при желании можно «встать на три точки», практически полностью погасив скорость, проехавшись после посадки только на двух основных колесах.

Перед взлетом (или на предварительном старте, или непосредственно на полосе) сделаем еще одну важную процедуру — проверим работу независимых магнето, которых тут два. Откажет вдруг одно — мотор продолжит работу на оставшемся. При выключении одного из них частота вращения двигателя должна падать с 1700–1800 об/мин. примерно на 125 об/мин.; вытаскивание рукоятки обогрева карбюратора (если мотор не инжекторный) тоже немного снижает обороты, что свидетельствует о работоспособности системы.

К взлету готов! Когда места впереди достаточно, отпускаем тормоза, переносим ноги вниз на основные педали, проезжаем парную тройку метров, выравнивая самолет по оси полосы, и даем полный газ. Штурвал — чуть на себя. Немного тряски по кочкам полосы, и следует плавный отрыв. При этом, чтобы удержать самолет на полосе, приходится слегка поджимать правую педаль — реактивный момент винта стремится увести его влево. А вот один из испытанных самолетов почему-то разогнался как по струнке практически без помощи педалей. Оказалось, что этот конкретный экземпляр довольно почтенных лет был оборудован дистанционным триммером руля направления! Точнее, не совсем трим-



Задний диван не особо широк, зато места для ног — хоть отбавляй

мером, поскольку триммерной пластины на руле направления не оказалось — торчащая внизу панели рукоятка через специальные пружины задавала преднатяг штуртросов с той или иной стороны.

На «голом крыле» и при таком неспешном проведении взлета разбег в штить составляет примерно 250 м; при старте с тормозов с выпущенными на 10° закрылками он существенно короче. Даем машине разогнаться до 80 уз, и на этой же скорости начинаем набор высоты. Вариометр (указатель вертикальной

скорости) перед началом подъема или спуска немного тормозит, запаздывает, но нетормозного вариометра лично я до сих пор нигде не встречал.

Набрав высоту и перейдя в горизонтальный полет, убираем газ до 2200 об/мин. Скорость быстро увеличивается примерно до 110 уз. Подкручиваем колесико триммера, и штурвал можно бросить — Cessna держит горизонт и летит сама (если нет болтанки, разумеется). С болтанкой самолет, кстати, управляется очень неплохо — даже очень сильные броски достаточно легко парируются штурвалом. Можно и поглазеть по сторонам, для чего 172-я приспособлена как нельзя лучше — крыло-то сверху, ничего не загораживает! Сколько живописных кадров с нее было сделано! Да и вообще обзор великолепен, хотя кому-то приборная панель может показаться высококачественной. Единственный минус — нет стеклоочистителей, что создает определенные проблемы в дождь или морось.

Правда, особенность высокоплана, на котором вектор тяги пропеллера смещен отно-



Доступ в багажный отсек — как снаружи, так и изнутри

сительно крыла вниз, проявляется в том, что при убавлении или прибавлении оборотов мотора самолет соответственно либо слегка «клюет» носом, либо задирает его вверх. Эту его реакцию необходимо парировать штурвалом, а также задействовать триммер — например, при заходе на посадку на 1500–1600 об/мин. колесико лучше немного подкрутить на себя.

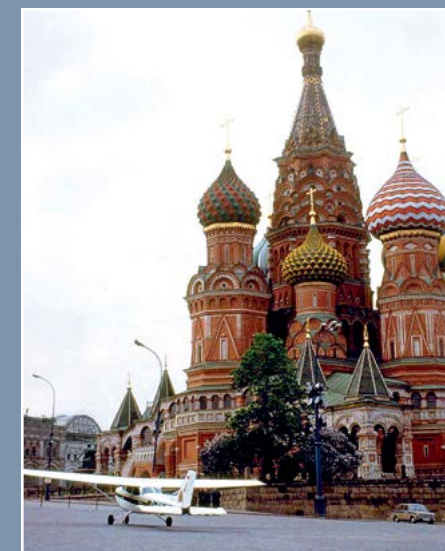
Самолет изначально не предназначен для высшего пилотажа. Единственное, чем можно побаловать желающих экстрима пассажиров, — это «горки» и 60-градусные виражи с вполне пристойными перегрузками. Акселерометр, кстати, здесь отсутствует как класс. Сваливание начинается на скорости около 45–50 уз, причем звуковой сигнализатор начинает противно пищать задолго до ее наступления. Машина просто мягко проваливается вниз, не выказывая попыток завалиться на крыло, да и в намеренный штопор, по словам знающих людей, вогнать ее не так-то просто.

Указатель мгновенного расхода топлива на крейсерской скорости показывает около 10 галлонов в час (38 л/ч). Подкрутив снабженную защитным стопором рукоятку «микса» и обеднив смесь, можно добиться существенной экономии — до 7–8 галлонов в час, особенно если забраться повыше. Кстати, практический потолок у 172-й составляет почти 4 км, но на такой высоте уже понадобится кислородная маска. Баки, расположенные в крыльях, вмещают 42 галлона (примерно 160 л вместе с нерасходуемым остатком), так что пролететь на одной заправке из Питера в Москву вполне реально, тем более с попутным ветром.

Перед посадкой, пошагово уменьшая скорость, последовательно выпускаем закрылки: после 95 узлов — на 10°, после 85 — на 20°, после 75 — на 30° (на старых самолетах может встретиться еще и 40-градусное положение, от которого фирма в итоге отказалась). Рычажок выпуска закрылков с электроприводом перемещается в фигурной прорези с упорами, так что попасть в нужное положение можно буквально на ощупь. Единственное, довелось летать на версии, опять-таки довольно старенькой, где имелась обычная клавиша без фиксации, а за положением закрылков приходилось следить по стрелочному индикатору.

На глиссаде держим 65–70 узлов. Выравнивание, выдерживание на метре, и вскоре мягкий толчок свидетельствует о том, что колеса основного шасси коснулись земли. Потихоньку опускаем носовое колесо и мягко притормаживаем. Посадочный пробег заметно короче разбега — порядка 150 м. Следуя указаниям диспетчера, заруливаем на стоянку и раскручиваемся на месте у самого ее края. Полет закончен, мы твердо стоим на земле, а душа еще некоторое время продолжает парить в небе...

Да, не зря Cessna 172 Skyhawk вот уже больше полусотни лет продолжает сходить с конвейера. Простой, комфортабельный, прощающий даже значительные ошибки в пилотировании — это идеальный «первый самолет», способный решать и серьезные задачи, помимо обычного катания. Недаром во многих аэроклубах (за рубежом, а теперь и у нас) он используется в качестве «учебной парты», подарившей путь в небо тысячам частных и коммерческих пилотов. ❏



Самолет Матиаса Руста в фойе Немецкого технического музея

Кстати, в 2012 году историческому перелету Матиаса Руста исполнилось 25 лет. Вряд ли теперь особо интересно, какие политические бури в перестроечном Советском Союзе вызвала его Cessna 172, приземлившаяся 28 мая 1987 года на Большом Москворецком мосту и остановившаяся у Собора Василия Блаженного — фактически на Красной площади. Сам Матиас потом объяснял свой поступок так: «Тогда я был полон надежд. Я верил, что возможно всё. Мой полет должен был создать воображаемый мост между Востоком и Западом».

Однако всей летающей публике прекрасно известно, что это за тип и что за мотивы на самом деле им двигали, тем более в 18-летнем возрасте. И, несмотря на то, что хулиганский перелет многие рассматривают как шепчок по носу отечественным силам ПВО (зря, кстати: по пути нарушителя засекали не раз и даже пытались сопроводить его на сверхзвуковых истребителях, так и не получив приказа на уничтожение), многие летающие на Cessna 172 рассматривают скандальный юбилей как свой личный праздник. Ведь во многом своей славе Руст обязан и машине, до сих пор остающейся легендарной.