

Праверана на сабе. Жаночы погляд

У армейскім страі — «Іскандэр»!

Пра магутнасць і дакладнасць узбраення, якое дазваляе размаўляць на мове дыпламатыі

«Іскандэр» — ідэальная зброя стрымлівання. Узбраенне, канструктарскія распрацоўкі якога знаходзяцца пад грыфам «сакрэтна». Наймагутнейшы аператыўна-тактычны комплекс, аналагаў якому няма ў свеце. Цяпер ён стаіць на варце нашай краіны.

Навіна аб тым, што ў Беларусь на баявое дзяжурства заступілі ракетныя комплексы «Іскандэр», у лічаныя гадзіны абляцела ўвесь свет. І гэта зразумела. Узбраенне настолькі магутнае, што адным сваім выглядам астуджае гарачыя галовы вар'ятаў, чыя рыторыка апошнім часам стала занадта агрэсіўнай. Але цяпер не пра палітыку, а пра комплекс.

Трапляе ў цэль з мінімальным адхіленнем

Узбраенне названа ў гонар Аляксандра Македонскага, якога на Усходзе прызвалі «Іскандэрам». Іканаграфія малявала палкаводца ў двухрогім шлеме. Аператыўна-тактычны комплекс мае дзве ракеты. Вось такі сімвалізм. Яго галоўная задача — нанясенне ракетных удараў па асабліва важных малапамерных і плошчавых цэлях у глыбіню войскаў праціўніка. Гэта могуць быць камандныя пункты, бункеры, пускавыя ўстаноўкі, аэрадромы. Самі ракетчыкі сцвярджаюць, што ракета «Іскандэра» здольная «ўва-

наць калок у зямлю» на зададзенай адлегласці. На адлегласці сотні кіламетраў ракета трапляе ў цэль з верагоднасцю адхілення не больш чым у пяць метраў.

Людзі, якія не вельмі разбіраюцца ў ваеннай тэхніцы, думаюць, што «Іскандэр» — гэта адна машына. Гэта не так. Комплекс складаецца з шасці. Гэта і камандна-штабная машына, машына жыццезабеспячэння, пускаявая ўстаноўка, машына, якая зараджае, аўтамабіль рэгламенту і тэхнічнага абслугоўвання. Запуск адной ракеты забяспечваецца такой колькасцю тэхнікі.

Да гэтага комплексу падыходзяць два тыпы ракет: балістычныя і крылатыя. Балістычная ракета пасля запуску падымаецца на вышыню ў 40 кіламетраў, трапляе ў стратасферу і ляціць па гарызантальнай траекторыі. Пакідае стратасферу толькі перад тым, як трапіць у цэль. Прынцып работы крылатай ракеты іншы. Яна падымаецца на вышыню 150 метраў і таксама па гарызантальнай траекторыі ляціць да цэлі. Балістычная ракета лічыцца больш эфектыўнай, бо няўлоўная для любых сродкаў супрацьпаветранай абароны.

Камфортны ў ваджэнні

Кажучы аб асноўных характарыстыках комплексу, хуткасць палёту складае 2100 м/с, найбольшая вышыня траекторыі — 100 км, мінімальная далёкасць палёту — 50 км, максімальная — 500 км. Час

руху — да 60 км. Гэтай машыне не трэба пераадолюваць бездарожжы. Яна прызначаная для іншага: выйсці на баявую пазіцыю, адпрацаваць задачу і хутка ўцячы.

Счапленне, тормаз, газ, каробка перадач, ручнік — практычна ўсё як у звычайнай машыне, але гэта не

не браць у разлік тое, што ты перавозіш балістычную ракету...

Транспартна-зараджальная машына створана на аналагічнай базе, як і пускаявая, і нясе на борце яшчэ дзве ракеты. Для зараджэння асноўнай устаноўкі выкарыстоўваецца кран, інтэграваны ў канструкцыю, і разлік з двух чалавек. Поўная маса машыны складае 40 тон.

Камандна-штабная машына — гэта, па сутнасці, мозг усяго комплексу. Тут размешчана месца камандзіра батарэі, радыётэлеграфіста і камандзіра АСК. Менавіта гэтыя людзі кіруюць баявым разлікам, які знаходзіцца ў пускавой устаноўцы. Адсюль падаецца каманда на пуск ракеты.

Машына жыццезабеспячэння прызначана для пражывання асабовага складу. Унутры ўсё па-армейску проста. У гэтым пакоі можа размясціцца шэсць чалавек са складу баявога разліку. У наступнай вайскоўцы могуць паесці і нават памыцца.

Так, «Іскандэр» у страі — падзея для краіны. Сёння мы жывём у такі час, калі гучна раскажваць аб узбраенні — ужо неабходнасць. Бо толькі так можна астудзіць гарачыя галовы дзеячаў з недружалюбных краін, якія, не хаваючы, накіроўваюць зброю да нашых граніц.

Ганна ЧЫЖ-ЛІТАШ.
Фота з архіва аўтара.



пуску ракеты з маршу складае ўсяго 16 хвілін. Экіпаж запускаяе яе з адвольнага месца, не пакідаючы кабіны. Інжынерная падрыхтоўка стартавай пазіцыі, топагеадэзічнае і метэаралагічнае забеспячэнне не патрабуецца.

Распрацоўшчыкам шасці з'яўляецца наша айчынная прадпрыемства — Мінскі завод колавых цягачоў. Максімальная скорасць

лічачы ўсіх астатніх невядомых мне кнопак. Калі зрабіць невялікі агляд на тэст-драйв гэтай машыны, то скажу: ехаць на ёй вельмі прыемна. Мне ўдавалася кіраваць вялікай колькасцю ваеннай тэхнікі, і ўсюды ёсць адна праблема — звязаная з аглядам з кабіны ўнутры: там нічога ніколі не відаць. А тут у цябе проста вялізны плацдарм для агляду тэрыторыі, што вельмі камфортна. Калі

Тонкасці прафесіі

«Карлсаны» спецыяльнага прызначэння

Як мотадэльтаплан і аўтажыр дапамагаюць ваеннаслужачым

Сярод паветраных шароў, самалётаў і верталётаў мотадэльтаплан і аўтажыр набылі статус самых бяспечных лятальных апаратаў. У сілах спецыяльных аперацый Узброеных Сіл гэтыя тыпы лятальных апаратаў служаць разведчыкам верай і праўдай ужо не першы год. У паўсядзённым жыцці дэльталёты галоўным чынам выкарыстоўваюцца пры патруляванні лесапалос з мэтай ўзлёту дэльталёту падарожжа, а таксама для адпачынку і спорту. Наш спецназ знайшоў прымяненне гэтым апаратам у ваеннай сферы. Аказваецца, ва ўмелых руках дэльталёт можа быць выдатным разведчыкам.

Сур'ёзная падрыхтоўка

З самай раніцы на імправізаванай узлётнай паласе ўжо на ўсю моц кіпела работа. Дзень для палётаў выдаўся выдатны: цёплыня, невялікі ветрык, выдатная бачнасць. Першымі ў неба падняліся байцы на мотадэльтаплане «Антарэс». Апарат даволі лёгка ў асваенні, для авалодання ім патрабуецца каля 30—40 гадзін. Для ўзлёту дэльталёту дастаткова 60 метраў. Узлятаць ён можа як з бетоннага пакрыцця аэрадрома, так і з грунта. У пілота ёсць партатыўная радыёстанцыя, з дапамогай якой ажыццяўляецца кіраўніцтва палётам са стартавага каманднага пункта на зямлі.

«Дэльталёты ў нас выкарыстоўваюць для разведкі, дэсантавання асабовага складу і грузаў, фатаграфавання мясцовасці, стральбы і нават непрыцэльнага бомба-

мятання», — уводзіць у курс справы лётчык-інструктар. Па словах спецыяліста, да пілотаў дэльталётаў ёсць пэўныя патрабаванні. Перш за ўсё вайскоўцу неабходна паспяхова прайсці медыцынскую камісію. Затым пачынаецца тэарэтычны этап падрыхтоўкі, які праходзіць на спецыяльных курсах, а пасля атрыманыя веды замацоўваюцца на практыцы. Толькі пасля гэтага лётчык атрымлівае допуск да маршрутных палётаў. Сур'ёзныя патрабаванні прад'яўляюцца і да вайскоўцаў, якія дэсантаюцца з дэльталётаў. Пры дэсантаванні з мотадэльтаплана выкарыстоўваюцца толькі парашутныя сістэмы спецыяльнага прызначэння. Дарэчы, скачок з дэльталёта куды больш складаны, чым з верталёта або ваенна-транспортнага самалёта Іл-76МД. Таму і ўзровень падрыхтоўкі разведчыка, яго досвед павінны быць вельмі грунтоўнымі.

Чарговы дуэт лянiва кранаецца з месца, iмклiва набiрае хуткасць. Узлёт! Рассякаючы крыламі вецер, разведчыкi хаваюцца за кронамi дрэў. Праз некаторы час дэльталёт выходзiць на зададзены курс i здзяйсняе дэсантаванне грузу з вышынi 300 метраў. Пры захадзе на пасадку разганяецца да сотнi кiламетраў за гадзiну, кружыць над узлётнай паласой i, знiзiўшыся, мякка кранаецца зямлi. Вялiкае крыло, магутны рухавiк i майстэрства дасведчанага авiятара не падвялi — i пасадка адбылася тое, што трэба.

Надзейны і просты ў абслугоўванні

Як толькі мотадэльтаплан здзейсніў пасадку, да ўзлёту пачаў рыхтавацца экіпаж

двухмеснага аўтажыра «Ястраб», які з'яўляецца выключна беларускай распрацоўкай. Пілатуемы звышлёгка лятальны апарат трымаецца ў паветры за кошт узаемадзеяння паветранага вінта, які свабодна верціцца, з паветраным асяроддзем. У гэтага апарата практычна няма недахопаў. Аўтажыр здольны ўзлятаць з малых і непадрыхтаваных пляцовак. Яго вартасці — наяўнасць прыборнай панэлі авіёнікі з магчымасцю падлучэння GPS-сістэмы, вялікая магутнасць рухавіка і малая вага, нізкі расход паліва ў параўнанні са старэйшым братам-верталётам, нізкі ўзровень шуму, высокая надзейнасць і прастата абслугоўвання.

Лятальны апарат «Ястраб» прызначаны для пошуку і эвакуацыі пацярпелых, вядзення паветранай раз-



ведкі, патрулявання лясных масіваў, а таксама ўчасткаў Дзяржаўнай граніцы, суправаджэння калон, выканання транспартных і агнявых задач у візуальных метэаралагічных умовах.

Як раскажвае намеснік начальніка аддзялення паветрана-дэсантаў падрыхтоўкі (па лётнай падрыхтоўцы) в/ч 89417 падпалкоўнік Сяргей Л., падчас палётаў на дэльтаплане і аўтажыры няўхільна выконваюцца ўсе авіяцыйныя правілы: пачынаючы ад правіл выкарыстання паветранай прасторы, заканчваючы арганізацыйнымі і тэхнічнымі нюансамі.

«Адпрацоўваем планавыя палёты, штомесяц — не менш за шэсць лётных змен, — заўважае падпалкоўнік. — Вядома, надвор'е ўносіць свае карэктывы, але мы стараемся лятаць як мага больш. Калі казаць пра мотадэльтапланы «Антарэс», то яны поўнасю вывучаны намі, эксплуатаюцца досыць даўно. А вось аўтажыр «Ястраб» паступіў на ўзбраенне ў 2022 годзе. Ідзе ўзмацненая падрыхтоўка пілотаў».

Аўтажыр трымаецца ў атмасферы за кошт аўтаратацыі — апорны ратар сам раскручваецца набягаючым струменем паветра. У выпадку адмовы рухавіка яго можна пасадзіць на маленькі пятак зямлі амаль без прабегу. На аўтажыры бяспечна лётаць нізка над зямлёй. Гэтым разам пілоты ляталі парай: адпрацоўвалі пілатаж. У планах — асвойваць дэсантаванне, ажыццяўляць палёты і ў цёмны час сутак. Як адзначаюць спецыялісты, гэтая тэхніка можа многае.

Алег НЯКАЛА,
фота аўтара.

