



Военное обозрение • Авиация

Воздушный бестселлер - Сессна-172 «Скайхок»

21 ноября 2016  18



В истории авиации есть самолеты, не блистающие высокими показателями скорости, высоты и дальности полёта, грузоподъемностью или большим количеством перевозимых пассажиров. В этих крылатых машинах нет ничего особенного в части каких-то передовых технических решений или прорывных авиационных технологий. Но, тем не менее, в силу удачного сочетания конструктивных особенностей, простоты, надёжности, хороших лётных данных, экономичности и цены, такие самолёты надолго занимают определённую нишу на рынке, становясь «золотым стандартом» в своём классе. Безусловно, таким самолётом является лёгкая одномоторная Cessna 172 Skyhawk.



Проектирование этого самолёта началось в начале 50-х. В конструкции лёгкого воздушного извозчика не было ничего выдающегося. Он не разрабатывался с нуля, а во многом повторял легкомоторный Cessna 170, поднявшийся в воздух в 1948 году. Как и Cessna 170, новая 172 модель, взлетевшая в ноябре 1955 года, являлась цельнометаллическим четырехместным однодвигательным высокопланом, оборудованным трехопорным посадочными шасси. На Cessna 172 был установлен более мощный поршневой шестицилиндровый авиадвигатель Continental O-300 в 145 л.с.



Авиадвигатель Continental O-300

От «Сессна-170» новый самолёт унаследовал специальные V-образные стойки крыла. Хотя они и обладали повышенным аэродинамическим сопротивлением, но с учётом достаточно большой нагрузки на крыло стойки обеспечивали требуемую жесткость. Самолет, по сути, проектировался как летающий «легковой автомобиль». Помимо пилота в него помещались 3 пассажира и ручная кладь в хвостовой багажной части фюзеляжа. Масса полезной нагрузки - 375 кг. Самолёт получился достаточно лёгким. Масса пустого - 736 кг, максимальная взлётная масса - 1160 кг.



При полной заправке 211 литров самолёт на крейсерской скорости 188 км/ч и на высоте 3000 метров, используя 60%



мощность двигателя, мог пролететь более 1200 км. Что являлось оптимальным для воздушного туризма, ближних деловых перелётов, доставки небольших срочных грузов и корреспонденции. Стоимость базовой модели, продажи которой начались с середины 1956 года, составляла \$8995. Всего за 5 лет было продано 4195 самолётов. Помимо фирм, занимавшихся курьерской доставкой грузов, перевозкой пассажиров и сдачей самолётов в аренду, оказанием услуг «воздушного такси», немало «Сессн» купили частные лица для личного пользования. Этому способствовало большое количество в США малых взлётно-посадочных полос и стоянок в крупных аэродромах, выделяемых «малой» авиации. Для взлёта самолёту «Сессна-172» требовалось около 200 метров, а для посадки в два раза больше. Самолёт мог беспрепятственно взлетать и садиться на грунтовые полосы.

В 1960 году появилась следующая модификация - Cessna -170A. Она отличалась хвостовым оперением и рулём направления с обратной стреловидностью. Кроме того, появилась возможность взлёта и посадки с поверхности водоёмов с помощью поплавкового шасси. При этом самолет подорожал примерно на \$500. Производителю удалось продать 1015 самолётов этой модификации.



В 1961 году началась продажа модели 172B. От ранних модификаций она отличалась удлинённой на 75 мм моторамой, что улучшило удобство обслуживания и позволило в перспективе устанавливать более мощные двигатели, укороченной базой шасси, изменённым обтекателем винта и капотом, а также возросшим взлётным весом. Именно для Cessna -170B в «люксовом» исполнении первоначально было принято наименование «Скайхок», распространившееся впоследствии на другие модификации Cessna 172.

На модификации Cessna 172C, выпущенной в 1962 году, механический стартер заменили электрическим. В качестве дополнительной опции стал предлагаться автопилот. С учётом пожеланий клиентов, на самолёт начали устанавливаться регулируемые пилотские и пассажирские кресла. В багажном отделении в специальных креслах с держателями стала возможна перевозка двух детей. При стоимости \$9895 удалось продать 889 самолётов модели 172C.

В модели 172D Powermatic, появившейся в 1963 году, была изменена задняя часть фюзеляжа и внедрено новое остекление кабины – появилось цельное ветровое стекло и круговое заднее окно. Самым существенным изменением стал новый более мощный двигатель Continental GO-300E мощностью 175 л.с. Однако данный мотор пользовался репутацией капризного и ненадежного, в итоге на части машин вернулись к проверенному Continental Continental O-300 в 145 л.с. Всего построено 1015 самолётов модели 170D.

В 1964 году на модели 172E с целью повышения надёжности были внесены изменения в электрооборудование, и ещё увеличен взлётный вес, что в свою очередь потребовало упрочнения шасси. Также обновили панель приборов. Компании удалось продать 1401 машину.





Дробильная линия
оборудования для камня 100
тонн час цена. Прямые...

Реклама Kefid Дробилка для камня

Get Quote

С 1965 года началось производство легкомоторного самолёта Cessna 172F. Именно эта модификация была основой для военного самолёта первоначального обучения T-41A Mescalero. Основным новшеством на 172F стали электрические закрылки, что существенно упростило управление самолётом. Модель 172F пользовалась популярностью, только в США было построено почти 1500 самолётов. По лицензии их также собирали во Франции.

На самолёте модификации 172H с учётом пожеланий клиентов улучшили звукоизоляцию салона. Кроме того, короче стала база шасси, что снизило аэродинамическое сопротивление во время полёта и несколько уменьшило расход топлива.

В 1968 году появились сразу две новых модификации 172I и 172J. Cessna 172I получила новый двигатель Lycoming O-320, мощностью 150 л.с. Модель Cessna 172J с новым обтекателем так и не стала массовой (построено всего 7 самолётов) из-за роста стоимости машины.

Самолёт Cessna 172K благодаря увеличенному запасу топлива может преодолеть без посадки 1500 км. Кроме того, благодаря изменениям, внесённым в хвостовое оперение, увеличилась манёвренность. Для обеспечения более качественного обзора увеличили площадь бокового остекления.

На модели 172L вдобавок ко всем прежним улучшениям в очередной раз изменилась конструкция шасси. Оно вместо пружинного стало трубчатым. В свою очередь это уменьшило массу пустого самолёта, а благодаря увеличенной ширине просвета, пилотам стало проще приземляться. С целью снижения аэродинамического сопротивления колёса шасси получили обтекатели.





Cessna 172M получила новую электронику (освещение, радио, транспондер и т.д.), что в свою очередь увеличило цену. Однако, несмотря на это, самолёт по-прежнему привлекал покупателей, но уже не в таком большом количестве, как раньше.

Модель 172N оснастили новым авиадвигателем Lycoming O-320-H2AD, мощностью в 160 л.с. Благодаря возросшему объёму топливных баков, запас топлива на борту самолёта увеличился до 250 литров, что давало возможность покрывать расстояние в 1570 км. Однако новый двигатель не оправдал надежд, он оказался ненадёжным и имел много проблем с обслуживанием. Поэтому на базе модели 172N была создана Cessna 172P. Двигатель заменили на Lycoming O-320-D2J такой же мощности.



Cessna 172RG



С 1980 по 1985 годы выпускалась Cessna 172RG Cutlass с убирающимся шасси и двигателем Lycoming O-360-F1A6 мощностью в 180 л.с. Благодаря этому крейсерская скорость возросла до 260 км/ч. В целом, данное воздушное судно было аналогично «Сессна-172Р». Всего построено примерно 1200 машин данной модификации. Cessna 172RG Cutlass пользовалась успехом у спортсменов, благодаря возросшей скороподъёмности самолёт быстрее набирал высоту. Часто эта модификация использовалась для буксировки планеров.

В 1985 году в связи со снижением спроса строительство новых самолётов семейства «Сессна-172» прекратилось. Однако окончательно производство самолёта не завершилось. Естественная убыль парка легкомоторных самолётов и устойчивый спрос привели к тому, что в 1998 году производство 172-й модели возобновили. Модификации 172R вернули двигатель мощностью в 160 л.с., однако двигатель стал другой модели - Lycoming IO-360-L2A, более эффективный и простой в эксплуатации. Максимальная взлётная масса воздушного судна составляет 1111 кг.

В том же 1998 году потенциальным покупателям представили модель 172S, обладающую мощным двигателем в 180 л.с., улучшенной управляемостью, увеличенной максимальной взлётной массой и современной авионикой. Также у базовой модели Cessna 172 имелись и две специальных версии: Cessna FR172J Reims Rocket с двигателем мощностью в 210 л.с., развивающая крейсерскую скорость в 243 км/ч, а также Cessna 172 Turbo Skyhawk JT-A с экономичным авиационным дизелем, мощностью в 155 л.с. Данные модели строились исключительно на заказ по согласованию с будущим владельцем.

Успех самолётов семейства Cessna 172 связан с простотой их конструкции, высокой ремонтопригодностью, дешёвой эксплуатацией и долговечностью. До сих пор летают и предлагаются к продаже на вторичном рынке самолёты, построенные в 60-е годы. Экономичные и надёжные моторы Lycoming и Continental обеспечивают хорошие динамические показатели и высокой дальности полета. Использование хорошо зарекомендовавшей себя на предыдущих моделях аэродинамической схемы, позволило создать простой в пилотировании самолет, не требующий от пилота высокой квалификации. Благодаря оптимальному сочетанию стоимости, надёжности и минимальным эксплуатационным расходам, наличию 3 пассажирских мест - Cessna 172 уже в течение 60 лет пользуется успехом и применяется в самых различных сферах.



Cessna 172S

Самолёт до сих пор конкурентоспособен и пользуется спросом в секторе частных ближних пассажирских перевозок и в качестве легкого грузового самолета. В России Cessna 172S 2005 года выпуска с налётом 800 часов можно купить за \$ 230 000.

Военные, пограничники и природоохранные службы ряда стран используют патрульные модификации. В ВВС ряда стран используется учебно-тренировочная модификация Т-41 для первоначального лётного обучения. Только в США с учётом военной модели Т-41 было построено более 43000 самолётов. Ещё несколько тысяч машин собрали по лицензии за границей.



Пионером в деле применения Т-41 в качестве УТС были ВВС США. Как уже говорилось, базой для Т-41А стала Cessna 172F с электрическими закрылками. Использование легкого в управлении и прощающего даже грубые ошибки поршневого самолёта с расположением инструктора и обучаемого «плечом к плечу» позволяло существенно ускорить процесс получения первичных лётных навыков. Первые 170 Т-41А были получены ВВС США в 1964 году. Затем в 1967 году последовал дополнительный заказ еще на 34 машины. После курса, состоящего из 14 лётных часов, курсанты переходили на реактивный УТС Т-33. Всего американское военное ведомство получило более 750 самолётов Т-41.



Уже во второй половине 1965 года количество часов первичной лётной подготовки на Т-41А увеличили до 30. Самолёт Т-41С оснащался двигателем мощностью 210 л.с. Последней учебно-тренировочной модификацией ВВС США в 1996 году стал Т-41D, оснащенный современной авионикой, в том числе навигационной аппаратурой GPS. Официально Т-41 использовался в вооруженных силах более 30 стран. До сих пор военная модификация 172-й модели фирмы «Сессна» эксплуатируется более чем в 20 странах, в том числе и в ВВС США.



В 2015 году Конгресс США одобрил выделение средств на закупку 21 самолёта Cessna 172 для Гражданского воздушного патруля - Civil Air Patrol (CAP). Эта федеральная структура США занимается подготовкой кадрового резерва пилотов и осуществляет воздушные перевозки, патрулирование и наблюдение в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

В середине 60-х пользующийся успехом на мировом рынке самолёт начали неофициально использовать в вооруженных конфликтах по всему миру. В силу отличных взлётно-посадочных характеристик «Сессна» могла взлетать со слабо подготовленных грунтовых площадок в джунглях и высокогорье. Дальность полёта около 1500 км позволяла осуществлять доставку донесений, транспортировку особо ценных грузов, пассажиров, вывоз раненых из зоны конфликтов, вести воздушную разведку и патрулирование. Очень скоро сугубо мирные машины приняли участие в боях в качестве корректировщиков артиллерийского огня, авианаводчиков для других более скоростных боевых самолётов и даже лёгких штурмовиков.



Т-41 использовался военными США и Южного Вьетнама во время войны в Юго-восточной Азии. Помимо разведывательных задач он привлекался для эвакуации раненых, доставки донесений и ретрансляции войсковых УКВ радиостанций. Первоначально легкомоторные самолёты применялись как разведывательные и невооруженные, но, учитывая частые обстрелы с земли, на них стали подвешивать блоки НАР. В состав экипажа, как правило, входил второй член экипажа, ответственный за наблюдение и радиосвязь. Для обозначения целей на земле наблюдатель использовал фосфорные зажигательные гранаты, дающие при разрыве хорошо заметный белый дым. Однако тихоходные, абсолютно незащищённые бронёй самолёты были очень уязвимы для зенитного огня. Тем более что в подразделениях «вьетконга» во второй половине 60-х появились не только 12,7-мм ДШК и 14,5-мм ЗГУ, но и ПЗРК «Стрела-2». Впрочем, поражение поршневых самолётов пусками «Стрел» было достаточно редким событием. Но от огня лёгкого стрелкового **оружия** и крупнокалиберных пулемётов они несли большие потери. В связи с этим в конце 60-х легкомоторные самолёты были заменены в американских разведывательных эскадрильях более совершенными летательными аппаратами.

Во время экстренной эвакуации сайгонских властей и военных в апреле 1975 года произошел случай, получивший впоследствии широкую огласку. 29 апреля 1975 года майор ВВС Южного Вьетнама Буанг Лан, загрузив в легкомоторный О-1 Bird Dog жену и пятерых детей, вылетел из осаждённого Сайгона и взял курс на американскую авианосную группировку, курсирующую у берегов Вьетнама. Самолёт О-1 Bird Dog во многом был схож с Cessna 172.





Обнаружив в море авианосец «Мидуэй», пилот сбросил записку с просьбой очистить место для посадки. Для этого пришлось столкнуть в море с палубы несколько вертолётов «Ирокез». В настоящее время самолёт майора Буанг Лана экспонируется в Национальном музее морской авиации в городе Пенсакола, штат Флорида.

После окончания Вьетнамской войны применение 172-й модели не прекратилось. Машина активно воевала в конфликтах «низкой интенсивности» в Азии, Африке и Латинской Америке. При этом нередкими были случаи использования Cessna 172 не только регулярными вооруженными формированиями, но и разного рода инсургентами и повстанцами. Неприхотливость к взлётно-посадочным полосам, надёжность, простое и недорогое обслуживание, сделали этот самолёт идеальным для базирования в спартанских условиях на слабо подготовленных аэродромах в джунглях. Несмотря на отсутствие какой либо защиты пилотов, топливных баков и двигателя даже от огня лёгкого стрелкового оружия, в ряде случаев «Сессна» успешно действовала в роли лёгкого штурмовика. Проблему защищённости экипажа частично решали путём навешивания элементов кевларовых бронежилетов на двери кабины. В качестве ударного вооружения использовали 7,62-мм пулемёты и НАР, размещённые на крыльях, вне зоны, обметаемой винтом. Из пулемётов чаще всего использовались бельгийские L 20A1 и L 44A1 — варианты для авиации и ВМФ. Они изначально предназначались для использования в качестве стационарного оружия в подвесных наружных контейнерах. Но иногда применялись американские 7,62-мм M60 и другие пехотные модели в импровизированных установках.





Реактивные 70-мм снаряды американского образца запускались из семизарядных пусковых установок вертолётного типа М158 или М-260, реже использовались 52-мм или 68-мм французские ракеты. Второй член экипажа мог обстреливать наземные цели из легкого ручного автоматического оружия через боковую дверь, а также сбрасывать ручные осколочные или зажигательные гранаты. Самолёт мог очень успешно действовать как ночной бомбардировщик, но для этого были необходимы пилоты, имеющие опыт полётов в тёмное время суток.

Оборотной стороной хороших лётных качеств, относительной дешевизны и массовости стало то, что «Сессну-172» начали очень активно использовать различные правонарушители. Первые случаи применения 172-й модели для перевозки контрабанды зафиксированы ещё в начале 60-х годов. По мере роста количества построенных и проданных самолётов, таких случаев становилось всё больше. Пик использования Cessna 172 для незаконной доставки наркотиков в США пришелся на конец 80-х - середину 90-х годов. Как раз в это время многие частные владельцы легкомоторных «Сессн», построенных в 60-е годы, поспешили от них избавиться. И рынок подержанных легкомоторных самолётов был наводнён многочисленными недорогими машинами, находящимися ещё в вполне приличном состоянии. Нередкими были случаи, когда легкомоторный самолёт, груженный наркотиками, садился на безлюдный участок шоссе неподалёку от американо-мексиканской границы. После чего наркотики перегружали в автомобили, а самолёт бросали. Доходов от прибыли, полученной после продажи в США 400 кг очищенного колумбийского кокаина, с лихвой хватало, чтобы покрыть стоимость тридцатилетней «Сессны». Для обнаружения малоскоростных низколетящих целей американцы задействовали самолёты ДРЛО, наводившие истребители на незаконно пересекающие границу самолёты. Но постоянно осуществлять мониторинг границы с помощью «летающих радаров» оказалось слишком дорогим удовольствием даже для США. В связи с этим, для пресечения незаконной транспортировки наркотиков по воздуху на американо-мексиканской границе и во Флориде развернули несколько радарных постов, использующих привязные аэростатные системы.

Очень активно легкомоторные «Сессны» использовались для осуществления незаконной деятельности в бассейне Амазонки. Эта обширная труднодоступная территория практически не контролировалась правительством Бразилии и использовалась преступными синдикатами в качестве перевалочной базы наркотрафика, здесь незаконно заготавливали древесину ценных пород, вели добычу полезных ископаемых, отлавливали редкие виды животных и даже торговали людьми. Год от года, преступники, привыкнув к безнаказанности, вели себя всё более нагло, непрерывно расширяя масштабы своей деятельности. В 2011 году запас терпения бразильских властей и военных закончился. С начала августа по начало ноября в тропических джунглях, в приграничных районах с Колумбией, Уругваем, Аргентиной и Парагваем, состоялось три крупных спецоперации под общим названием «Агата». В ходе операций с помощью самолётов ДРЛО было обнаружено и перехвачено несколько десятков легкомоторных самолётов с нелегальными грузами. Немало среди них было и «Сессна-172». Машины этого типа ввиду способности совершать полёты на минимальной скорости на предельно малой высоте, прячась в складках местности и по руслам рек на уровне крон деревьев, оказались очень



трудными целями для истребителей F-5 Tiger II BBC Бразилии. В деле перехвата легкомоторных самолётов очень хорошо себя зарекомендовали бразильские турбовинтовые учебно-боевые самолёты EMB-314 Super Tucano.

Но больше всего легкомоторный самолёт прославили не беспощадные к конкурентам латиноамериканские наркобароны, а девятнадцатилетний немецкий паренек, посадивший свой Cessna 172B в центре Москвы на Большом Москворецком мосту 28 мая 1987 года. Этот инцидент имел огромный резонанс и дал повод Михаилу Горбачёву отправить в отставку руководство министерства обороны, не разделявшее идей «перестройки».

Судя по всему, этот полёт был отлично спланирован. В 13:21 по московскому времени Руст вылетел из Хельсинки на арендованном им в своём аэроклубе самолёте. Его «Сессна» была доработана, для увеличения продолжительности полёта, вместо второго ряда сидений на ней установили дополнительные топливные баки. После того как самолёт вышел из зоны ответственности диспетчеров аэропорта, пилот выключил все средства связи и транспондер, снизился, и на высоте около 200 метров полетел по воздушной трассе Хельсинки-Москва. После того как самолёт Руста исчез с экранов финских радаров, была начата поисково-спасательная операция. Диспетчеры предположили, что самолёт упал в Финский залив. Косвенным подтверждением этого стало масляное пятно, обнаруженное в 40 км от берега.

В это время «Сессна» на небольшой высоте пересекла советскую границу возле города Кохтла-Ярве. Погода благоприятствовала нарушителю госграницы, нижняя кромка облачности в этом районе опускалась до 400-600 метров. Дежурные силы ПВО СССР своевременно обнаружили самолёт-нарушитель. В боевую готовность привели три зенитно-ракетных дивизиона, но команды на уничтожение неопознанной цели так и не последовало. С нескольких аэродромов в воздух поднялись перехватчики, но из-за плотной облачности сразу установить визуальный контакт с «Сессной» не удалось.

В 14:29 в окрестностях города Гдов в Псковской области пилотам перехватчиков удалось визуально обнаружить самолёт-нарушитель. Лётчики доложили, что в разрыве облаков наблюдают «спортивный самолёт типа Як-12 белого цвета с тёмной полосой вдоль фюзеляжа». Ввиду того, что Руст летел с небольшой скоростью на малой высоте, сопровождать его на реактивном истребителе было невозможно. Истребители-перехватчики окружили над «Сессной» но, не получив команд относительно дальнейших действий по пресечению полёта нарушителя, вернулись на свой аэродром.

Руководствуясь показаниями магнитного компаса, и ориентируясь по ориентирам в виде крупных водоемов и железнодорожных линий, Руст после встречи с перехватчиками продолжил свой полёт. На подлёте к Пскову самолёт Руста был потерян советской ПВО, так как в 15:00 по Москве произошла смена ключей в системе госопознавания. Так как в это время в данном районе шли интенсивные полеты, дежурный КП ПВО ошибочно идентифицировал все самолёты, находящиеся в воздухе, как «свои».

Через час «Сессна-172» попала в район проведения поисково-спасательной операции в районе города Торжок, где накануне потерпел катастрофу самолёт BBC. В следующий раз Руста обнаружили на подходе к зоне ПВО Москвы. Однако в этот раз его приняли за советский легкомоторный самолёт, совершающий полёт без соответствующей заявки. В то время подобное не было редкостью, и дежурные на Центральном КП ПВО уже привыкли к самолётам – нарушителям режима полётов. Генерал-майор С.И. Мельников, бывший в тот момент оперативным дежурным ЦКП ПВО, и и.о. начальника Главного штаба ПВО генерал-лейтенант Е.Л. Тимохин не придали должного внимания неопознанному самолёту и не доложили о нём Главнокомандующему ПВО маршалу А.И. Колдунову.

Вечером в 18:30 по местному времени «Сессна» вошла в воздушное пространство над Москвой. Как Руст признался позже, первоначально ему хотелось сесть на территории Кремля или на Красной площади, но это оказалось неосуществимо. Сделав несколько кругов, он засёк цикл работы светофоров на улице Большая Ордынка и, едва не задев крыши машин, сел на мосту, после чего уже по земле доехал до Собора Василия Блаженного, где попал в объективы фото и кинокамер.





Примерно в течение часа Матиас Руст раздавал автографы и отвечал на вопросы, после чего его задержали. Спустя три месяца Руст по приговору суда получил 4 года заключения за хулиганство, нарушение авиационного законодательства и незаконное пересечение советской границы. На суде Руст заявил, что его полёт был «призывом к миру». Отсидев год с небольшим, он был помилован и вернулся в родной Гамбург. В 2007 году, спустя 20 лет, сам Руст объяснил свои мотивы следующим образом:

“ Тогда я был полон надежд. Я верил, что возможно всё. Мой полёт должен был создать воображаемый мост между Востоком и Западом

После посадки самолёта Руста в центре Москвы было заменено всё высшее руководство Вооружённых сил СССР, до командующих военными округами включительно. Первыми уже 30 мая своих должностей лишились министр обороны Сергей Соколов и командующий ПВО Александр Колдунов, оба — идейные оппоненты Михаила Горбачёва, не поддерживающие его политический курс уступок США.

Есть все основания полагать, что полёт Руста был совместной операцией западных спецслужб и руководства КГБ с целью замены руководства Министерства обороны СССР. В том случае, если бы «Сессну» сбили на каком-то этапе полёта над советской территорией, то тех же самых военных обвинили бы в уничтожении мирного «заблудившегося» самолёта под управлением молодого неопытного пилота.





Так как самолёт не был собственностью Матиаса Руста, его вернули законному владельцу, а тот в свою очередь спустя некоторое время продал его на аукционе состоятельному японскому бизнесмену. До 2008 года самолёт хранился в ангаре на территории Японии, после чего был приобретен берлинским музеем Deutsches Technikmuseum.

Впрочем, это не единственное подобное происшествие с участием Cessna 172. В сентябре 1994 года последователь Руста попытался посадить самолёт рядом с Белым домом в Вашингтоне. Но столкнулся с деревом и погиб.

5 января 2002 года неуравновешенный молодой человек, впечатлённый терактами 11 сентября 2001 года, угнав самолёт Cessna 172R, направил его на 42-этажное офисное здание в городе Тампа. В результате столкновения угонщик погиб, выгорело помещение Bank of America Plaza на 28 этаже, но никто больше не пострадал.

В 2015 году двое молодых людей, одним из которых был журналист Алексей Егоров – ведущий программы «Военная приёмка» решили проверить, удастся ли им обмануть систему ПВО в Калининградской области. Но практически сразу легкомоторный самолёт был перехвачен и принуждён к посадке вертолётom Ми-24.

Впрочем, самолёт не может отвечать за безумства тех, кто им управляет. Неблаговидные поступки пилотов никак не умоляют достоинств 172-го семейства. История развития данной модели ещё не закончилась. Летом 2010 года широкой публике была представлена Cessna 172 Electric-powered с электрическим двигателем.



В настоящее время «электросамолёт» тестируется и готовится к массовому производству, и как ожидается, выпуск его начнётся в 2017 году. «Сессну» с электродвигателем и быстросъёмными электрическими батареями планируется оснастить солнечными панелями на верхней части крыла, что может в солнечный день существенно увеличить продолжительность полёта. Полностью заряженных сменных литий-ионных батарей должно хватить на 2 часа полёта без



подзарядки от солнца. Время замены аккумуляторов – не более 15 минут.



Главным назначением электрической версии – непродолжительные авиационные прогулки в окрестностях аэродрома и первоначальное обучение пилотированию. По статистике, полёты, связанные с тренировкой и обучением на самолётах класса Cessna 172, занимают менее одного часа. То есть заряда аккумуляторов должно с избытком хватать для использования электросамолёта в роли «летающей парты». Основной идеей разработки данной модификации «Сессны» является снижение стоимости лётного часа при обучении пилотов. Вряд ли инженеры фирмы «Сессна», создавая в 50-е годы модель 172, могли предположить, что их самолёт в итоге получит электрический двигатель и солнечные батареи, а вместо авиационного бензина станут использовать аккумуляторы.

По материалам:
<http://kvs-vm.narod.ru/uchob/C-172/C172.htm>
<http://avia.pro/blog/cessna-172-skyhawk-tehnicheskie-harakteristiki-foto>
<http://www.flyingmag.com/aircraft/battery-powered-cessna-172-skyhawk>
<https://br.pinterest.com/pin/466826317594317934/>

Автор: Сергей Линник

Мы в

Яндекс Дзен

 4



 5









- **Ан-12 в Афганистане**
- **История советской авиации. Поликарпов Р-1 – первый серийный советский самолёт**

ЯндексНовости

Военное обозрение
в Яндекс Новостях

Google News

Читать Военное обозрение
в Google Новостях



Эксперты предрекли поражение США в...



Бинокль с ночным видением 8x8! 3в1!

Реклама



Солнечные батареи в Алматы Скидки!

Реклама



В Британии заявили о «доказательствах»...

