

воздух грузы весом до 150 килограммов. Можно установить на него несколько дронов-камикадзе. Планируется, что эта техника специального назначения примет участие следующей весной в параде Победы.

Самое сложное, по мнению специалиста, — заставить беспилотник самостоятельно анализировать ситуацию:

— Мы разрабатываем как сами летательные аппараты, так и целевые нагрузки к ним, то есть различные типы камер, необходимых для мониторинга земной поверхности. Здесь же создаем наземные пункты управления, с помощью которых беспилотники управляются.



Параллельно специалисты занимаются разработкой и производством БЛА «Бусел» и «Буревестник» и их модификаций, авиационных тренажеров, а также инфракрасных трассеров (мишеней для тепловых ракет). Александр Чайчиц останавливается у БЛА «Бусел-М»:

— Когда я пришел на предприятие, первый экземпляр «Бусла» уже был. Мы его довели до ума, и так появился «Бусел-М» с радиусом действия около 25 километров. Я

занимался его испытаниями и доработкой. Сегодня этот беспилотник эксплуатирует МЧС, в том числе для мониторинга лесных и торфяных пожаров, паводков, поиска пропавших людей. Вообще, мы можем настроить «Бусел-М» на выполнение разных задач, с установкой на него соответствующей целевой нагрузки. Потенциал огромен. Его можно использовать для мониторинга сельскохозяйственных полей, обучения операторов БЛА, патрулирования приграничных территорий, контроля наркотрафика, картографирования территорий и для военных целей...

Слушаю собеседника и вижу, как горят его глаза. Вот что значит человек на своем месте. Александр Чайчиц долго рассказывает, как занимались оптимизацией устройств — уменьшали весовые характеристики элементов, увеличивали дальность полета и связи по радиоканалу, снижали вес целевой нагрузки, расширяли ее функциональные возможности. Стремление к лучшим по дальности, продолжительности и функционалу характеристикам приводит к постоянному совершенствованию систем БЛА.

В интересах МЧС создан принципиально новый беспилотный летательный аппарат «Буревестник». Его заявленная дальность действия — 290 километров. Главное преимущество в том, что он способен летать там, где не может пилотируемый аппарат, например, в зоне радиоактивного загрязнения или большой задымленности.

Проведением испытаний «Буревестника» руководил Александр Чайчиц. Разработка этого аппарата началась в 2011 году. Спустя девять лет напряженной работы ученых и инженеров можно видеть устойчивый и красивый полет устройства. Наблюдая за «Буревестником» в небе, Александр Чайчиц, долгое время отвечавший за испытания разработок центра, комментирует:

— В 2012 году мы разработали мастер-модель, а уже в 2014-м провели первые облеты БЛА. Сначала отрабатываем полет на виртуальном тренажере, уточняем характеристики и коэффициенты, только после этого приступаем к выполнению испытательных полетов. Испытание нового изделия — это всегда риск. Мы относимся к экспериментальной авиации. В Государственном военно-промышленном комитете разработаны правила экспериментальной авиации. Допустим, нужно проверить управляемость беспилотника на дальности в 70 километров. Сначала заказываем Инна Горбатенко. Взмах крыльев дрона своего

воздушное пространство нужного расстояния. Получив разрешение, проводим полеты. Испытание боевых систем проводится на полигонах по согласованию с Минобороны.

Стать на крыло

Тем временем заходим в цех, где идет сборка фюзеляжа будущего беспилотника. В больших матрицах выклеиваются консоли крыла, которые затем соединят между собой в единую конструкцию. Узнаю, что изготавливают технику из композитных материалов на основе стеклоткани и углеволокна. Когда разговор заходит о сроках создания беспилотника, что называется, с нуля, Александр Чайчиц акцентирует внимание, что процесс начинается с разработки технического задания и создания конструкторской документации. Затем непосредственно проектирование и изготовление, испытание и доработка обнаруженных в ходе испытаний недочетов. После этого создаются опытные образцы — и снова испытания. В зависимости от типа летательного аппарата и установленного на нем оборудования на создание с нуля уходит около пяти лет.

Профессия у Александра Чайчица непростая. Помимо знаний в конструировании летательных аппаратов, бортового оборудования, системы ориентирования и навигации, нужно быть математиком, механиком и физиком. Знания нужно регулярно пополнять, ведь технологии не стоят на месте. Александр Чайчиц старается не выпадать из информационного поля:

— Мы находимся в постоянном контакте с нашими иностранными коллегами. На престижной международной выставке беспилотных систем и тренажеров UMEX-2018 в Абу-Даби в прошлом году наши разработки произвели фурор. Недавно вернулись с крупной авиационной выставки в Москве, сейчас готовим нашу технику для выставки в Дубае.

Юрий Яцына об Александре Чайчице отзываясь весьма высоко:

— Отменный специалист своего дела, которых у нас в стране мало. Александр Николаевич очень исполнительный, любое дело доводит до конца, не боится осваивать новое.

Напоследок тем, кто хочет связать жизнь с беспилотниками, Александр Чайчиц сказал:

— Хорошие специалисты нам всегда нужны. Причем как авиационные инженеры и техники, так и операторы БЛА. Подготовкой таких специалистов в нашей стране занимаются Военная академия и Белорусская государственная академия авиации. Молодые специалисты проходят у нас в центре переподготовку и лишь после этого становятся на крыло. В среднем процесс подготовки оператора беспилотника занимает около двух лет.