ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ – ПЕТЕРБУРГА КОМИТЕТ ПО ОБРАЗОВАНИЮ

Государственное бюджетное общеобразовательное учреждение школа № 497

Невского административного района г. Санкт – Петербурга

Адрес: 193079, Санкт-Петербург, Октябрьская наб. дом 70, корпус 2, Литер А

Телефон/факс 446-17-62, e-mail: school497@mail.ru

ПРОЕКТНО – ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

**ТЕМА ПРОЕКТА**

**Преемственность поколений. На Службе Родине!**

**Руководитель проекта**

**Алешкина Л.С.**

**Учитель начальных**

**классов, воспитатель**

**Работу выполнил**

**Денисенко И. А.**

**Класс 2-А**

г. Санкт – Петербург

2017 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

1. Введение 3

2. Выбор профессии военного летчика 4

3. Краткая история вертолетной авиации РФ 9

4. Виды военной вертолетной техники в РФ

и ее назначение в Вооруженных силах. 12

5. Виды вертолетов, которые были освоены Денисенко А.И.

во время службы, география мест службы. 26

6. Заключение 31

7. Список литературы 33

Введение

Целью данной работы является показать важность работы военных летчиков, изучить технику, на которой они летают, как приходят к выбору данной профессии, что нужно уметь и знать, чтобы стать военным летчиком. Все это будет сделано, не только с теоретической точки зрения, но через призму службы майора авиации Денисенко Александра Ивановича, летавшего на военных вертолетах. Поэтому в данной работе речь пойдет о Военной вертолётной авиации.

Выбор темы обусловлен тем профессия военного летчика во всем мире считается одна из самых тяжелых и в тоже самых привлекательных. Но не каждый может стать летчиком, для этого нужны определенные умения, знания, способность их применять и многое другое, о чем мы поговорим в данной работе.

В данной работе изучим историю возникновения вертолетной авиации, виды вертолетной техники и их назначения в вооруженных силах.

**Выбор профессии военного летчика**

Военная авиация России – это структурный элемент более обширной организации Вооруженных Сил РФ. Таковой являются воздушные силы, или же ВВС. Организация представляет собой систему, состоящую из элементов разной целевой направленности. На сегодняшний день в состав ВВС входят зенитно-ракетные, радиотехнические войска, авиация, а также подразделения специального назначения. При этом военно-воздушные силы существуют для реализации единой цели – защиты воздушного и космического пространства над территорией Российской Федерации. Как мы понимаем, в данном случае авиация – это главный структурный элемент. Потому что служащие подобных подразделений непосредственно обеспечивают безопасность в воздухе.

Авиационные училища военной авиации России – это особые места образования. Иными словами, для поступления в подобного рода заведение человек должен обладать рядом определенных качеств. Прежде всего необходимо иметь отличное здоровье. Ведь управление летательными аппаратами связано с большими нагрузками на организм. Поэтому любые отклонения от нормы поставят крест на карьере летчика. Помимо того, желающие статье пилотами должны обладать следующими характеризующими аспектами: иметь высокий уровень успеваемости по предметам общеобразовательного характера; обладать высокой стрессоустойчивостью; человек должен быть готов к командной работе; В данном случае все представленные моменты присущи далеко не всем людям. Однако, военная сфера – это достаточно специфичный род деятельности, который требует служащих с особым складом характера. Если человека в будущей профессии привлекает лишь форма летчика военной авиации России, то ему явно не следует работать в этой области.

Качинское высшее военное авиационное училище (КВВАУЛ)

Это переименованное Краснодарское училище имени А.К.Серова (или КВАИ). История училища началась в 1930-м году, когда согласно приказу Наркома обороны была образована 30-я Военная школа пилотов. Поначалу учреждение располагалось в г. Чите. В 1939-м училищу присвоили имя Серова, получившего Героя Советского Союза и погибшего в ходе военной операции в Испании. В 1960-м году училище было передислоцировано в Краснодар.

На сегодня КВВАУЛ выпускает военных летчиков для службы в бомбардировочной, истребительной, штурмовой, дальней, военно-транспортной авиации. Курсанты, прошедшие полный курс подготовки, получают высшую воинскую специальность – военный летчик. Помимо военного образования, присваивается и гражданская квалификация «инженер по эксплуатации воздушных судов, организации воздушного движения».

Эта специальность полностью соответствует образовательному стандарту, принятому в России.

Училище готовит специалистов на 4-х факультетах:

- базовая летная подготовка: изучение теоретических основ, начальное летное обучение курсанты проходят в Краснодаре;

- истребительная авиация: летный состав готовится в Армавирском учебном центре (специальность - военный летчик-истребитель);

- бомбардировочная, штурмовая авиация: подготовка проходит в Борисоглебском авиационном учебном центре по специальности летчик-бомбардировщик, летчик-штурмовик;

- транспортная, дальняя авиация: летчиков готовят в Балашовском учебном центре авиации (здесь же обучают и гражданских летчиков).

Сызранское военное летное училище (СВААУЛ или СВАИ)

Другое название – Сызранский военный институт. Единственный в стране военный летный вуз, готовящий военных вертолетчиков. Организован в 1940-м году как школа пилотов, в 1998-м стал высшим военным учебным заведением. Сегодня набирает курсантов для подготовки по специальности «эксплуатация воздушных судов, организация воздушного движения». Летный профиль – военный летчик-пилот вертолета.

После окончания училища (срок – 5 лет) курсант получает квалификацию инженера. В училище имеется два факультета:

- летный: повседневная, боевая деятельность авиационных военных подразделений. После обучения присваивается звание «лейтенант» и квалификация инженер-пилот.

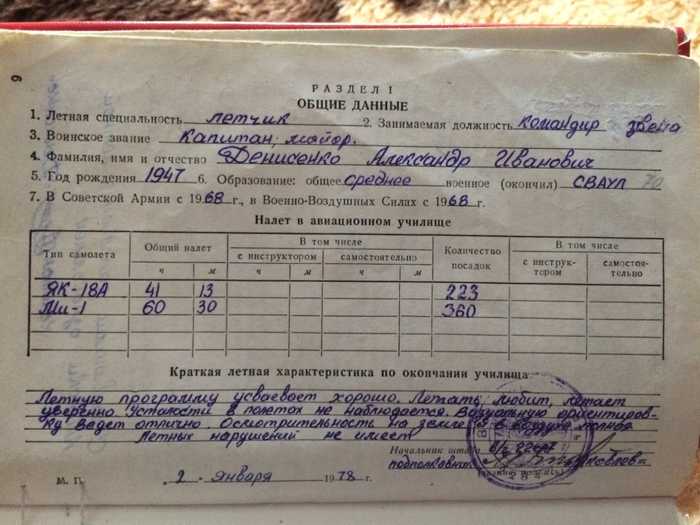
- технический: эксплуатация двигателей, летательных аппаратов, их ремонт. А также эксплуатация навигационных, пилотажных комплексов и радиоэлектронного оборудования. Присваивается квалификация «военный техник». Срок обучения на данном факультете – 3 года.

Денисенко А.И. вырос и учился в школе в городе Кемерово – это Кузбасс, город шахтеров и химиков. Он с юных лет мечтал стать летчиком и когда закончил школу, вопрос о выборе профессии был для него решен. И он поступил в Кемеровский учебно-авиационный центр в1965 году. В 1966 году уже летал на спортивных самолетах и прыгал с парашютом. В 1967 году учебно-авиационный центр перешел на обучение курсантов на вертолетах





МИ-1. Денисенко А. И. переучился и летал на вертолетах, а после окончания Сызранского Военного училища служил в авиационных частях Советского Союза и Российской Федерации.





**Краткая история вертолетной авиации РФ**

28 октября в 1948 году в подмосковном Серпухове была создана первая вертолетная эскадрилья. С этого дня началась история нового рода войск в армии СССР, которая продолжается в армии России.

Армейской авиацией принято называть вертолетные подразделения, которые действуют совместно с сухопутными войсками, решающие оперативно-тактические и тактические задачи в ходе армейских операций. В её задачи входят:

- поддержка "огнём" с воздуха: нанесение ударов по наземным объектам противника в тактической и оперативно-тактической глубине, как превентивное, так и непосредственно на поле боя.

- доставка в войска различные грузы и вооружения, высадка десантов и эвакуация раненых.

- осуществление разведки.

Отличительной особенностью армейской авиации является то, что она практически всегда находится рядом с подразделениями сухопутных войск, обладает очень высоким боевым потенциалом и малым временем реакции на запросы наземных войск.

В состав армейской авиации вооруженных сил Российской Федерации на сегодняшний день входят ударные, многоцелевые и военно-транспортные вертолеты. Большая часть из них была построена ещё при СССР, а затем перешла из Советской Армии в Российскую. Это легендарные ударные вертолеты-солдаты Ми-24, многочисленные транспортно-боевые Ми-8, тяжелые транспортные Ми-26.

После 1991 года на вооружение был принят новый ударный вертолёт Ка-50, но экономические трудности страны в тот период не позволили построить большую серию данных вертолетов. Коренной перелом в оснащении материально-технической базы армейской авиации РФ произошел с начала 2000 годов - стали модернизироваться устаревшие вертолеты или заменяться на вновь построенные модификации прежних и, главное, были приняты на вооружение и запущенны в серийное производство два новых типа ударных многоцелевых вертолета - Ка-52 и Ми-28Н. Они в ближайшие десятилетия станут основой ударных авиационных средств армейской авиации ВВС России.

Появлением военно-транспортного вертолёта средней грузоподъемности нового на данный момент времени откладывается на среднесрочную перспективу. Вертолёт Ка-60 так и не нашёл отклика в министерстве обороны, да и на основную в качестве основного транспортного вертолета он подходил мало в виду меньшей грузоподъемности и габаритов внутреннего пространства. А вот нишу легкого вертолета для разведки и сил специального назначения он мог бы занять. Чему способствовали ряд особенностей его конструкции - небольшие, но достаточные для эффективной узкоспециализированной работы, размеры обуславливающие меньшую как визуальную, так и радиолокационную заметность, наличие рулевого винта конструкции, по принципу фенестрона, обеспечивающего большую безопасность, в сравнении с классическим хвостовым рулевым винтом.

Но так как КБ Камов после неудачи с принятием на вооружением Ка-60 не закрыло это проект, а переключилось на его гражданскую специализацию, появление его в армейской авиации РФ все же возможно. Может повториться история с Ми-28, который после проигранного конкурса Ка-50, спустя почти десять лет был принят на вооружение, хотя и в модифицированном варианте. Этому могут способствовать и явные проблемы с выпуском в серию среднего транспортного поколения Ми-38, который с начала разработки в конце 80-х годов до сих пор не вышел из состояния постройки нескольких опытных машин.

С парком тяжелых транспортных вертолетов все предельно ясно. Альтернативы вертолету-гиганту Ми-26 нет. Перспективные разработки, по вертолетам подобного класса конечно ведутся, но по причинам, которые упомяну ниже в вопросе перспективном ударном вертолете, создание каких-либо новых образцов перспектива не ближайшего будущего. Так что для нужд армейской авиации Росси ведется как модернизация уже существующих вертолетов Ми-26, так и постройка новых модифицированных машин.

Вопрос о перспективном ударном вертолете нового поколения сейчас, судя по многим признакам, отнесен к дальнесрочной перспективе. Этому способствует как наличие в строю современных вертолетов Ка-52 и Ми-28Н, которые превосходят по своим техническим характеристикам образцы состоящие на вооружении стран потенциальных противников, так и достаточно неопределенные требования к перспективном ударном вертолету. Причем это относиться и к состояние с подобными машинами в ведущих вертолетостроительных державах, скорее державе - на сегодняшний день лишь конструкторско-промышленные комплексы России и США способны сгенерировать вертолет следующего поколения. Второй причиной для откладывания на дальнюю временную перспективу создания нового ударного вертолета являются высокие требования к его боевым и летно-техническим характеристикам, которые существующие технологии и принципы вертолетостроения пока не могут реализовать даже в опытных образцах.

Боеспособность армейской авиации заложенная в пекле афганского конфликта ещё во времена СССР остается по прежнему высокой. Даже в тяжелые экономические времена 90-х годов армейские вертолёты летали. И это были большей частью не учебно-тренировочные полёты - военные операции в Чеченской республике, различные менее масштабные, но оттого не менее безопасные "горячие точки" и участие в миротворческих операциях, везде требовалось применение армейской авиации. С 2000-х наметился спад напряженности военных конфликтов требующих применения войсковой авиации, но пошло активное перевооружение на новые образцы летной техники и снова стало нормой проведение регулярных учений. Крайним событием, реальной проверкой боеспособности армейской авиации РФ стало участие военных вертолетов в операции в Сирии. Хотя, как и в любом вооруженном конфликте не обошлось без потерь, но был продемонстрирован высокий уровень боевой выучки и летного мастерства, подчеркну в условиях реального боевого конфликта, пусть и не с регулярной армией противника, но с в сложнейших климатических условиях и с качественно возросшим уровнем мобильных средств ПВО.

**Виды военной вертолетной техники в РФ и ее назначение в Вооруженных силах.**

Ми-8 - многоцелевой транспортно-боевой вертолёт.



Разработан в СССР в ОКБ Миля, выполнил первый полет 9 июля 1961 года. Эти вертолеты являются самыми многочисленными летательными аппаратами в армейской авиации. Надежный и неприхотливый Ми-8 наилучшим образом подходит для выполнения военных функций - от транспортного вертолета до специализированных модификаций для узкого круга выполняемых задач. В настоящее время количество Ми-8 различных модификаций в составе армейской авиации, достигает свыше 320 вертолетов - это Ми-8Т, Ми-8ТВ, Ми-8П, Ми-8ПС, Ми-8МТВ, Ми-8ИВ, Ми-8МБ, Ми-8ПП, Ми-8МТИ, Ми-8АМТШ.

Ми-8 - постановщик помех, модификация для ведения радиоэлектронной борьбы.

Классические военно-транспортные Ми-8Т, с накладными бронелистами для защиты экипажа от стрелкового оружия.

Ранние вертолёты модификации Ми-8, например, такие как Ми-8Т, Ми-8ТВ, Ми-8П, Ми-8ПС, оснащены двумя двигателями ТВ2-117 взлётной мощностью 1500 л. с., с 10-ступенчатым компрессором и запуском от установленного на каждом двигателе. Вертолёты поздних серий (Ми-8МТ, Ми-17 и др.) значительно модернизированы. Двигатели заменены на более мощные (взлётная мощность — 2000 л. с.) ТВ3-117 с 12-ступенчатым компрессором. Также вертолеты этих модификаций имеют более сложное и совершенное бортовое радиолокационное оборудование (БРЭО) существенно повышающее как боевые, так и летные характеристики вертолетов. В частности Ми-8 модификации АМТ способны выполнять полёт ночью и в сложных метеоусловиях.

Ми-8 АМТ

Основные летно-технические характеристики (ЛТХ) вертолетов Ми-8:

Экипаж - 3 человека Длина с вращающимися винтами - 25,31 м

Высота с вращающимся рулевым винтом - 5,54 м

Диаметр несущего винта - 21,3 м

Масса пустого - 6800/7381 кг Нормальная взлетная масса - 11 100 кг

Максимальная взлетная масса - 12 000/13 000 кг

Боевая нагрузка: Десант - 24/27 человек 4000 кг в кабине или 3000 кг на внешней подвеске

Двигатели: 2 х ГТД ТВ3-117 ВМ /ТВ3-117 ВМ, 2 х мощность 1500/2000л.с.

Максимальная скорость - 250 км/ч Крейсерская скорость - 230 км/ч

Динамический потолок - 4500/6000 м

Статический потолок, вне зоны влияния земли - 800/3980

Практическая дальность - 480/580 км

Дальность с ПТБ - 1300 км

Вооружение:

Пулемет - 7,62 мм или 12,7 мм

На 6 пилонах внешней подвески - стрелково-пушечное, неуправляемое ракетное, бомбовое вооружение.

Ми-24 - боевой вертолёт огневой поддержки.



Разработан в СССР в КБ Миля. Выполнил первый полёт 19 сентября 1969 года. Ми-24 - знаковая конструкция в истории военного вертолетостроения. До его создания ничего подобного в мире не было - огромная огневая мощь, великолепные скоростные характеристики и защищенность. Его боялись враги и любили пилоты летавшие на нем, данные ему имена - "Крокодил", "Адская колесница", говорят сами за себя.

Ми-24П

Но с течением времени даже самая прогрессивная конструкция устаревает и требует модернизации. Одной из слабых сторон Ми-24 ранних модификаций была их слабая приспособленность к применению в сложных метеоусловиях и ночью. Эту проблему решил выпуск новой модификации Ми-35.

Ми-35



Вертолет получил совершенно новый комплекс БРЭО и комплекс навигации и электронной индикации с цветными многофункциональными дисплеями, обзорно-прицельной системой ОПС-24Н с гиростабилизированной оптико-электронной станцией ГОЭС-324, включающей в себя тепловизионный и телевизионный канал, лазерный дальномер и пеленгатор. Обновление оборудования позволяет не только снизить нагрузку на экипаж и применять управляемое и неуправляемое вооружение в любое время суток, но и выполнять взлёт и посадку на неподготовленные и необорудованные площадки. Установлен новый автомат перекоса. Втулка несущего винта с эластомерными подшипниками, композитные несущий и Х-образный рулевой винты от Ми-28. Вместо двигателей ГТД-117 мощностью 2200 л.с. устанавливаются отечественные модернизированные высотные турбовальные двигатели «Климов» ВК-2500-II мощностью 2700 л.с Вертолёт получил неубирающееся шасси, укороченное крыло с двумя, вместо трёх, точками подвески вооружений. Установлено новое стрелково-пушечное вооружение -подвижная пушечная установка НППУ-23 с двуствольной пушкой ГШ-23Л калибра 23 мм. В настоящее время количество Ми-24 и Ми-24П в составе армейской авиации, достигает свыше 220 вертолетов, Ми-35 - около 50 единиц.

Основные летно-технические характеристики вертолетов Ми-24 (35) :

Экипаж - 2/3 (2) человека

Длина фюзеляжа -17,51 м

Длина с вращающимися винтами - 18,8 м

Высота с вращающимся рулевым винтом - 5,47 м

Диаметр несущего винта - 17,3 (17,2) м Размах крыла - 6,6 (4,7) м

Масса пустого - 8570 (8090) кг Нормальная взлетная масса - 11200 (10900) кг

Максимальная взлетная масса - 11500 (11500) кг

Боевая нагрузка: Десант - 8 (8) человек нормальная - 1500 кг, максимальная 2400 кг на внешней подвеске - 2400 кг

Двигатели: 2 х ГТД ТВЗ-117В/ ВК-2500-II, мощность 2 х 2200/2700 л.с.

Максимальная скорость - 330 (300) км/ч

Крейсерская скорость - 270 км/ч

Динамический потолок - 4950 (5750) м

Статический потолок - 2000 (3000) м

Практическая дальность - 450 км

Перегоночная дальность - 1000 км

Вооружение в зависимости от модификации:

12,7 мм 4-х ствольный пулемет, 30 мм 2-х ствольная пушка (23 мм 2-х ствольная пушка)

На 6 (4) пилонах внешней подвески - стрелково-пушечное, управляемое и неуправляемое ракетное, бомбовое вооружение.

Ми-26 - тяжелый транспортный вертолет.



Разработан в СССР в ОКБ Миля, выполнил первый полет 14 декабря 1977 года. На сегодняшний день является крупнейшим и самым грузоподъемным в мире серийно выпускаемым транспортным вертолетом. Предназначен для перевозки грузов, боевой техники и личного состава боевых подразделений, а также высадки десанта. Габариты кабины и грузоподъемность вертолета Ми-26 обеспечивают возможность транспортировки 80-90% процентов боевой техники и грузов мотострелковой дивизии. Разработан и запущен в производство модернизированный вариант Ми-26Т2 Количество Ми-26 состоящих на вооружении частей армейской авиации составляет 32 вертолета, также продолжаются поставки модернизированных Ми-26Т2.

Основные летно-технические характеристики вертолета Ми-26:

Экипаж - 5-6 человек Ми-26Т2 - 2(3) человека

Длина фюзеляжа - 33,73 м Длина с вращающимися винтами - 40,2 м

Высота по несущему винту - 8,1 м

Диаметр несущего винта - 32 м

Масса пустого - 28 200 кг

Нормальная взлетная масса - 49 600 кг

Максимальная взлетная масса - 56 000 кг

Боевая нагрузка:

Десант - 82 человека или груз массой - 20 000 кг на внешней подвеске - до 18 150 кг

Двигатели: 2 х ГТД Д-136, мощность 2 х 11 400 л.с.

Максимальная скорость - 295 км/ч

Крейсерская скорость - 265 км/ч

Динамический потолок - 4600 м

Статический потолок - 1800 м

Практическая дальность - 500-600 км

Перегоночная дальность - 2000 км

Ми-28Н "Ночной охотник" - многоцелевой ударный вертолет.



Создание его началось в СССР в ОКБ Миля, выполнил первый полет 10 ноября 1982 года. Изначально создавался как вертолет дневного применения, затем с середины 90-х разрабатывался уже как всепогодный и круглосуточного применения. В результате принят на вооружение в 2009-2013 годах. Ми-28Н предназначен для поиска и уничтожения танков и другой бронетехники, а также малоскоростных воздушных целей и живой силы противника в условиях активного огневого противодействия, ведения разведки. В сравнении с ударным вертолетом Ми-24 предыдущего поколения усилена бронезащита как экипажа, так и узлов вертолета, установлено современное БРЭО, повышены эксплутационные характеристики. Участие вертолета в военной операции российских войск в Сирии должно проверить все расчетные характеристики в условиях реальных боевых действий. Количество Ми-28Н в составе армейской авиации сейчас составляет ориентировочно 54 единицы. Всего по первоначальному заказу планировалось построить 67 вертолетов.

Основные летно-технические характеристики (ЛТХ) вертолетов Ми-28 :

Экипаж - 2 человека

Длина фюзеляжа -17 м

Длина с вращающимися винтами - 21,6 м

Высота с вращающимся рулевым винтом - 4,7 м

Диаметр несущего винта - 17,2 м

Размах крыла - 5,8 м

Масса пустого - 8095 кг

Нормальная взлетная масса - 10 400 кг

Максимальная взлетная масса - 11 200 кг

Боевая нагрузка: 2200 кг Двигатели: 2 х ГТД ТВЗ-117М/ ВК-2500-II, мощность 2 х 2200/2700 л.с.

Максимальная скорость - 300 км/ч Крейсерская скорость - 270 км/ч

Динамический потолок - 5800 м

Статический потолок - 3600 м

Практическая дальность - 460 км

Перегоночная дальность - 1087 км

Вооружение :

30-мм пушка 2А42

На 4 пилонах внешней подвески - стрелково-пушечное, управляемое и неуправляемое ракетное, бомбовое вооружение.

Ка-52 "Аллигатор" - многоцелевой ударный вертолёт.



Вертолет Ка-52, созданный на основе революционной конструкции одноместного боевого Ка-50, представляет собой дальнейшее развитие концепции ударного вертолета соосной схемы. Двухместный Ка-52, изначально был задуманный как командный вертолет целеуказания и наведения одноместных Ка-50, со временем трансформировался в многоцелевой боевой вертолет для самостоятельных действий. Наряду с уникальными летными характеристиками, недоступными для вертолетов традиционной схемы, обладает мощнейшим, по ряду характеристик уникальным для боевых вертолетов, бортовым оборудованием, позволяющим решать боевые задачи в практически в любых погодных и климатических условиях. В состав армейской авиации сейчас входит примерно 80 вертолетов данного типа. Планируется довести общее количество до 140 единиц.

Основные летно-технические характеристики вертолетов Ка-52 :

Экипаж - 2 человека

Длина фюзеляжа -14,2 м

Длина с вращающимися винтами - 16 м

Высота - 5 м

Диаметр несущего винта - 14,5 м

Размах крыла - 7,3 м

Масса пустого - 7800 кг

Нормальная взлетная масса - 10 400 кг

Максимальная взлетная масса - 11 300 кг

Боевая нагрузка: 2800 кг

Двигатели: 2 х ГТД ВК-2500 или 2хВК-2500П, мощность 2 х 2400 л.с.

Максимальная скорость - 300 км/ч

Крейсерская скорость - 250 км/ч

Динамический потолок - 5500 м

Статический потолок - 4000 м

Практическая дальность - 460 км

Перегоночная дальность - 1110 км

Вооружение :

30-мм пушка 2А42

На 6 пилонах внешней подвески - стрелково-пушечное, управляемое и неуправляемое ракетное, бомбовое вооружение.

Ка-226 - легкий многоцелевой вертолет.



Ка-226 представляет собой модернизацию хорошо зарекомендовавшего себя вертолёта Ка-26. Первый полёт совершил 4 сентября 1997 года. Для министерства обороны в 2010 году разработана модификация Ка-226.80. (Ка-226В). В строю находятся 19 единиц.

Основные летно-технические характеристики вертолетов Ка- 226 :

Экипаж - 1(2) человека

Длина фюзеляжа - 8,1 м

Высота - 4,15 м

Диаметр несущего винта - 13 м

Нормальная взлетная масса - 3100 кг

Максимальная взлетная масса - 3400 кг

Боевая нагрузка: до 9 человек или 1300 кг

Двигатели: 2 х ТВлД Allison 250-С20R/2, мощность: 2 х 450 л. с.

Максимальная скорость - 210 км/ч

Крейсерская скорость - 195 км/ч

Динамический потолок - 5700 м

Статический потолок - 2160 м

Практическая дальность - 600 км

Ансат - легкий многоцелевой вертолет.



«Ансат» лёгкий двухдвигательный газотурбинный многоцелевой вертолёт, разработан конструкторским бюро при ПАО «Казанский вертолетный завод» (КВЗ). По заказу Министерства обороны была разработана модификация «Ансат-У», в основном для учебных целей. Поставлено около 30 вертолетов.

Основные летно-технические характеристики (ЛТХ) вертолетов Ансат :

Экипаж - 1(2) человека

Длина фюзеляжа - 13,5 м Высота - 3,56 м

Диаметр несущего винта - 11,5 м

Нормальная взлетная масса - 3100 кг

Максимальная взлетная масса - 3300 кг

Боевая нагрузка: до 9 человек или 1300 кг

Двигатели: 2 × ТВД Pratt & Whitney РW-207K , мощность 2 × 630 л. с.

Максимальная скорость - 280 км/ч

Крейсерская скорость - 240 км/ч

Динамический потолок - 6000 м

Статический потолок - 2700 м

Практическая дальность - 520 км

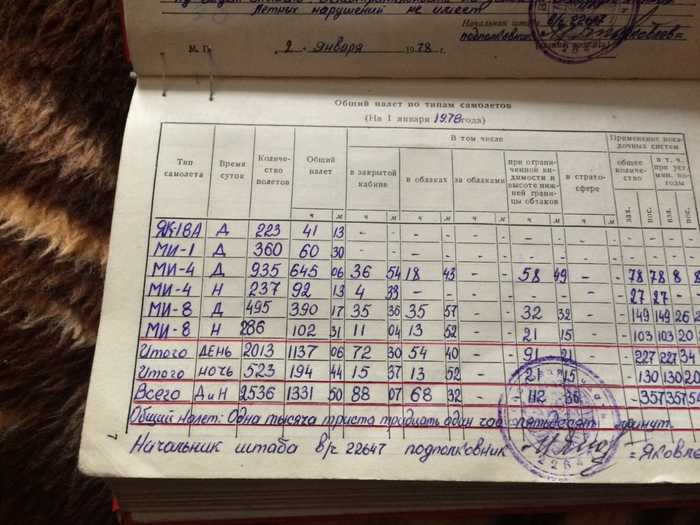
**Виды вертолетов, которые были освоены Денисенко А.И.**

**во время службы, география мест службы.**

Денисенко А.И. начал свою службу в Дальневосточном военном округе в качестве летчика- штурмана вертолёта МИ-4. За время своей службы в Вооруженных силах освоил несколько типов вертолетов в том числе МИ-8 всех модификаций.









За время службы Денисенко А. И. стал летчиком 1 класса, летал и выполнял боевые задачи в различных условиях, а, так же, являясь летчиком-инструктором обучал своих подчинённых летному мастерству.

Вот что говорит летчик о предназначении вертолета Ми-8: «Вертолет Ми-8 является самым надежным воздушным транспортом, эксплуатируется во многих странах мира. Выполняет задачи по поиску и спасению экипажей, попавших, в аварийную ситуацию. Осуществляет перевозку войск и боевой техники, десантирование и высадка штурмовых и разведывательных групп. Поддержка войск на поле боя.

Вот только небольшой список городов и мест где ему пришлось бывать по долгу службы: Хабаровск, Спаск-Дольский, Арсеньев, Дальнереченск, Белогорск, Магдагачи, Чита, Улан-Уде, Корзуново, Мончегорск, Апатиты, Легница, Бжег, Кольбжег, Калининград, Вильнюс, Каунас, Львов, Кишинев, Тирасполь, Одесса.

**Заключение**

На основание всего выше сказанного нужно понимать, что профессия военного летчика сложный, нужный труд. Нужно быть не только физически очень сильным, но технически грамотным человеком, чтобы стать военным летчиком. Нужно с детства мечтать о небе, стремиться к осуществлению своей мечты. Для этого нужно освоить необходимые знания, заниматься спортом, т.е. быть гармонично развитым человеком.

В целом хочется сказать, что, когда придет время выбирать профессию, хотелось бы найти свое призвание, возможно, что я пойду по стопам своего дедушки и стану военным летчиком и буду летать на современных, мощных и лучших самолетах и вертолетах, защищая небо России.



**Список литературы.**

1. <http://fb.ru/article/267862/voennaya-aviatsiya-rossii-segodnya-aviatsionnyie-uchilischa-rossii>
2. <http://www.kakprosto.ru/kak-838434-letno-aviacionnye-kolledzhi-rossii>
3. <http://aviarevue.ru/articles/analytics/army-aviation-russia.html>