**Автожир в охране государственной границы**

Органы пограничной службы постоянно совершенствуют формы и методы своей работы, чтобы эффективно противостоять вызовам и угрозам пограничной безопасности нашей страны. Не обходится и без модернизации материально-технического обеспечения: на вооружение стражей границы сегодня поступают современные образцы вооружения, технического контроля, сигнализационные и инженерные средства. Одним из таких нововведений стало применение автожира в охране государственной границы.

Совсем недавно такой летательный аппарат заступил на службу в Лидский пограничный отряд. Об особенностях воздушного патрулирования приграничья рассказывает начальник авиационного отдела Лидского погранотряда подполковник Сергей Лещенко.

**- В чем преимущество использования такого летательного аппарата? В чем его отличие от вертолетной авиации?**

*- До пилотирования автожира я проходил службу на различных должностях в тактической авиации, на самолетах Су-25 и L-39. В дальнейшем прошел переобучение для управления автожиром. Этот летательный аппарат, в некоторой степени, можно назвать гибридом самолета и вертолета. Главным преимуществом его эксплуатации можно считать существенную экономичность, в сравнении с вертолетами. Сюда относятся как расходы на топливо (автожир использует обычный бензин АИ-95), так и техническое обслуживание летательного аппарата (ввиду простоты конструкции, требуется гораздо меньше специалистов для обслуживания одной машины). Расход топлива можно сопоставить с автомобильным – около 18 литров на 100 километров.*

*Следует отметить высокую маневренность автожира и хороший обзор, за счет увеличенного остекления кабины. Все эти характеристики делают автожир крайне эффективным и ценным для выполнения задач по охране границ.*

*Если говорить об отличиях от вертолета, то по аэродинамике автожир ближе к самолету – ему необходим разбег перед взлетом, он не может зависнуть на одном месте. Хотя летчики используя различные режимы пилотирования научились обходить эти ограничения – тут многое зависит от мастерства и летных навыков.*

**- Сложно ли управлять автожиром? Как происходит обучение летчика?**

*- В авиации любого типа самым сложным в управлении является взлет и посадка. Именно в эти моменты происходит наибольшее количество происшествий – поэтому от летчика требуется доскональное знание всех происходящих процессов и максимальная сосредоточенность. Если говорить об управлении в полете – то автожир ввиду малого веса и небольших габаритов очень чувствителен к ручке управления, сложностей не возникает.*

*Сегодня на летчика обучают в Военной Академии Республики Беларусь – необходимо отучиться в интересах органов пограничной службы на авиационном факультете. В ходе обучения курсанты пилотируют разные летательные аппараты, дополнительно учатся управлять автожиром. Также можно идти учиться на инженерную авиационную специальность – все бортинженеры также пилотируют автожиры.*

**- Насколько влияют метеоусловия на применение такого летательного средства? Насколько автожир устойчив к поломкам? Безопасен ли данный летательный аппарат для экипажа?**

*- Для любого летательного аппарата есть допуски по метеоусловиям, это обусловлено прежде всего требованиями безопасности. Но в то же время, эти допуски такие же, как и для более «серьезной» техники – это говорит о высокой надежности автожира. Благодаря простоте конструкции, данный аппарат гораздо легче обслуживать и ремонтировать. Что касается безопасности, то благодаря конструктивным особенностям автожира, даже при полном отключении двигателя, автожир не может упасть, а плавно спланирует на ближайшую поверхность, пригодную для посадки.*

Воздушная разведка и патрулирование границ – это несомненно высокоэффективный и современный способ несения службы по охране рубежей нашей страны. Безусловно, ничто не заменит пограничный дозор, однако органы пограничной службы, в том числе Лидский погранотряд свято хранит традиции и умело сочетает их с новейшими технологиями обеспечения пограничной безопасности.

