



Cetus 1000

Новеллы о самоделщиках завершает история пилота-любителя Сергея Шевчука из Евпатории. Он не строит самолеты, но летает на Cetus 1000, собранном из кит-набора. Эта машина участвовала в слете им. С.П. Королева в конце июня, причем прилетели на ней четвером представители Крымского авиационного объединения. По пути попали в грозу, но благополучно приземлились в Житомире.

Почему я решил написать о Сергее Шевчуке в статье о самоделщиках?

Если представить себе виртуальный ряд всех авиалюбителей, то на его левом фланге окажутся те, кто увлечен исключительно разработкой и строительством летательных аппаратов, в центре – любители строить аппараты собственной разработки и летать на них. Наконец, на правом фланге – увлеченные исключительно полетами. Самолет, вертолет, другое воздушное судно – лишь средство достижения главной цели – летать. Пожалуй, ярким представителем этого фланга и является Сергей Шевчук. О том, почему он выбрал самолет из кит-набора, он рассказал сам:

– Наша база находится в Евпатории: частный аэродром, где сегодня базируются четыре борта: два «Аэропракта» А-22, Cessna 182 и RV10, он же Cetus 1000.

Я – пилот-любитель. Всего у меня было пять личных самолетов. Поэтому к покупке Cetus1000 подходил осознанно, это не случайный выбор. Долго искал самолет, который бы отвечал следующим требованиям. Первое – он должен достаточно быстро летать, хотя бы 300 км/ч. Должен садиться на короткие площадки, так как в Украине осталось много

сельскохозяйственных аэродромов с полосами, в основном, длиной 400 м, и при этом иметь большую грузоподъемность.

Для чего это нужно? Цель моего увлечения авиацией – кругосветный перелет в одиночку. Поэтому мой самолет имеет регистрационный номер SOLO. Летая один. Самолет четырехместный, но обычно правое и заднее кресла я снимаю. Вместо них устанавливаю дополнительный бак, который позволяет мне одному пролетать до трех тысяч километров, что очень важно для полетов над океаном. Моя задача – в следующем году облететь вокруг земного шара по 30-й параллели. Не по 60-й, а по длинному пути, ближе к экватору.

Я проходил первоначально обучение на аэродроме «Северка» в Московской области, поскольку жил в то время в Москве. Но поскольку валидировать в Украине российское пилотское свидетельство не удалось, пришлось пройти обучение в Государственной летной академии в Кировограде, где получал лицензию PPL на Як-18Т. А всего в приложениях к моей летной книжке записаны три типа самолетов. Кроме Як-18Т, еще «Аэропракт-22» и Cetus 1000. К ним добавятся Cessna 182 и реплика самолета Storch, которую собирает Андрей Гнашук, известный конструктор бипланов «Горобец» и других самолетов. А начинал летное обучение еще на P-96 на «Северке», в «Школе Нестерова».

Как видите, самолеты разные, непохожие друг на друга. Но ни об одном из них не услышите от меня плохого слова, все они по-своему замечательные. Например, «Аэропракт-22», на мой взгляд, один из лучших самолетов для обучения. Он прощает даже грубые ошибки, потому практически идеален для того, чтобы поставить человека на крыло. Cetus 1000 –



Cetus 1000: просторная удобная кабина, эргономичные кресла



Аэродинамическая компенсация и весовая балансировка элеронов, мощная механизация, роговая компенсация рулей высоты

строгий в управлении, не пригоден для первоначального обучения, требует определенного профессионализма, но зато его можно легко приспособить для дальних перелетов. Но мне все самолеты нравятся, поскольку 35 лет занимаюсь авиамоделизмом. Веду авиамодельный кружок, среди моих учеников есть чемпионы Украины.

Я очень долго искал тот единственный самолет, отвечающий набору качеств, которые нужны именно мне. В мире производят огромное количество великолепных машин. Но у меня особые и довольно редкие требования. Серийные скоростные четырехместные самолеты не столько дороги, сколько имеют неудовлетворительные для моей цели взлетно-посадочные характеристики и предназначены для эксплуатации на оборудованных аэродромах. Двухместные машины имеют недостаточную грузоподъемность и скорость, поэтому приспособить их для продолжительных полетов очень сложно или вообще невозможно. И в большинстве случаев они

тихоходны. Я выбрал RV 10, который собрала из кит-набора московская компания Cetus Aero. Потому и самолет получил название Cetus 1000. Кстати, самолеты RV уже участвовали в кругосветных перелетах. На RV 4 один австралиец облетел земной шар три раза, причем по очень длинным маршрутам. Я же планирую кругосветный перелет не для того, чтобы поставить какой-то рекорд и кому-то что-то доказать. Мне важно проверить самого себя.

Получил самолет в готовом для полетов виде, но весь цикл производства и обслуживания самолета, двигателя и всех систем знаю хорошо. Во-первых, прошел курсы в Cetus Aero, включая производство в Луховицах, в том числе освоил техпроцессы клепки, сборки планера, обслуживания силовой установки. Можно сказать, что я полюбил Cetus 1000 еще «до зачатия». Я участвовал во всех этапах сборки. Тем не менее, двигатель обслуживают специалисты. Регламенты, которые они уже выполнили – 5, 25, 50 часов. Хотя я сам знаю, что и

