

Мир глазами птицы

Сегодня у нас не только анонс новой рубрики, но и встреча с интересным человеком. Его творческие замыслы часто поражают своей неожиданностью. После столь глобального фотопроекта «Храмы Башкирии», представленного в 2007 году, он взялся за еще более сложную задачу – радиоуправляемую аэрофотосъемку. И хотя уже многие авиамodelисты это сделали – он поставил задачу сделать это лучше всех... И ему удалось! Уфа опять на первом месте! Знакомьтесь – Олег Рашидов. Дизайнер, фотограф... а теперь: авиаконструктор и пилот!



Усман-Гали, мечеть. Снимок составлен из 3-х кадров. Лето 2008.



Здравствуйтесь. Мы давно подумывали открыть рубрику, посвященную радиоуправляемым моделям. Но вот узнали про Ваш проект и сразу решили взять у Вас интервью...

Что ж – у Вас эксклюзив. По моему проекту еще не было публикаций.

Аэрофотосъемка с радиоуправляемого самолета – технически сложная задача. Вы, наверное, давно занимаетесь моделизмом?

Если считать «тысячи» самолетиков из тетрадного листа – то всю жизнь (смеется), а так, по «моделистским» меркам, сравнительно недавно. Всего 2 года, а общий налет у меня вряд ли перевалил 100 часов. Вообще аэрофотосъемкой занимаются сотни модельистов. И обычно люди, именно занимаясь моделизмом, приходят к идее «повесить» на самолетик фотоаппарат. Я же пришел в моделизм в 2007 году. Тогда мы делали фотопроjekt «Храмы Башкирии», и очень хотелось снять хотя бы пару объектов с воздуха.

И вам тогда это удалось. Трудно было?

Да нелегко, конечно, учитывая сжатые сроки и полное отсутствие опыта. Первая попытка собрать и освоить для этих целей «покупную готовую модель» самолета (это был Piper Cub Electro размахом 1400 мм, из бальзы, облегченной модельной фанеры и пленки) чуть не отбила желание заниматься летным делом. Успешным был первый полет, второй и третий кончились ремонтом, а четвертый – крешем. Проблема не только в малом опыте была – неудачно я выбрал и модель и комплектующие.

Так готовые авиамodelы не подходят, как показал вынужденный креш-тест?

И да и нет. Можно подобрать модель сравнительно простую и небольшую. Будут проблемы с установкой фотоаппарата, да и все, кто это делает, ограничиваются «цифромольницами» весом 100-150 г, иногда немного больше. Беда таких самолетиков – хрупкость. И чем больше такой самолет, тем больше его вес, и, соответственно, больше разрушений при «встрече с планетой». Мне же приходится взлетать и садиться и в горных условиях, населенных пунктах, где много проводов, деревьев... Это чревато жесткими посадками. Из 5 приземлений хотя бы одно получается жестким, и даже не от «кривых рук пилота»... Вот последний случай в с.Знаменское, где снимали церковь, – пришлось проныривать между проводами, чтобы сесть на единственную узкую дорогу при сильном боковом ветре, управляя самолетом с подсевшим аккумулятором и замерзшими руками... Подобные ситуации были летом в Нордовке и осенью на Павловке. Некоторые полеты засняты на видео, и их можно пос-

Белое[®]
Облако
генеральный партнер
фотопроекта

Juventa[®]
ваши типография
партнер
и типография
фотопроекта

Pilot^{R.C.}
www.pilot-rc.ru
партнер
фотопроекта

Многокадровая панорама
на Павловское водохранилище.
Осень 2009.



смотреть на моей видеостранице:
<http://www.youtube.com/profile?user=www.vorona.org&view=videos>

Что, по Вашему, представляют из себя самолеты, пригодные для аэрофотографии?

В 2007 году я собрал большое летающее

крыло. Это был самолет на основе чешского планера «Telink Tempest» размахом 1800 мм и площадью крыла 0.69 кв.м. Планер я оснащал силовой установкой около 400Вт и литий-полимерными силовыми аккумуляторами 11Вольт, емкостью 3.7Ампера. Это позволяло самолету с 250 г фотоаппаратом на борту (8-мегапиксельная Sony) подниматься на 500

метров и более и в течение 10 и более минут выполнять маневры для заходов на съемку объекта. Так была отснята церковь в Андреевке. Фотография вызвала большой интерес на выставке «Храмы Башкирии», что дало импульс к дальнейшему развитию темы аэрофото съемки. Недостаток самолета – малая грузоподъемность, как и у всех «бесхвосток» а преимущество – возможность долго парить на ветру. Однажды я почти без мотора продержался в воздухе более 30 минут.... Устала шея вверх смотреть))) Крылья «Темпеста» привлекли тем, что они из «неубиваемого» материала ЕПП (пенополипропилен – внешне очень похож на шариковый пенопласт, но он очень прочный, упругий, не боится ударов. Из него часто делают очень живучие самолеты для начинающих).

Но на этой фотографии я остановился. И время не позволяло, и выставка на носу была. Но главное – легкая цифровая камера не дает качественного изображения... Ведь выставочный формат сегодня это 60x90 см и более! Нужен был «фотопулемет», который будет снимать сериями по 20 кадров со скоростью хотя бы 2 кадра в секунду. И чтобы качество каждой картинки было на высоте. А это – зеркальная цифровая камера. У нее не только габариты большие, но и вес с объективом от 700 г до 1 килограмма. Другое меня уже не устраивало!

Но решение было найдено?

Да, конечно. За зиму 2007-08 продумал несколько конструкций. Отказался от концепции летающего крыла. Самолет делался чисто функциональным, без «гламура». Сразу строилось 4 варианта. 2 после испытаний были разобраны, из оставшихся 2-х был выбран один и доведен до ума. В концепции аппарата все необходимое – большая грузоподъемность в больших крыльях с толстым профилем, прочность – материал сотовый полипропилен, 8-миллиметровая фанера, 20-миллиметровые стеклопластиковые трубы, сталь и дюраль. Электродвигатель 1200 Ватт и аккумулятор 22 Вольта с токоотдачей до 70 Ампер на взлете. Самолет способен «утащить» в небо 1.2–1.5 кг полезную нагрузку и выполнять работу в течение 10–15 минут. Я ограничился фотоаппаратом Olympus E-420 весом почти 700 г с объективом, светофильтром и сервомашинкой управления. Вылетываю 7-10 минут, т.к. сажать такой тяжелый самолет на «пустых» аккумуляторах – всегда большой риск. Один раз при съемке мечети в Усман-Гали из-за недостатка тяги на заходе на посадку не смог перевалить лес и угодил в сосну, пришлось как Тарзану лазить по веткам за самолетом...

Впечатляет... Настоящий «беспилотник»!

Да нет, конечно. Там, в беспилотных летательных аппаратах, все намного круче. И материалы изготовления – композиты, электроника, автопилоты и телеметрия, большое время полета. Высота полета беспилотника выражается уже четырехзначными цифрами, а цена – семизначными... Мой самолет вполне себе любительский, хотя по итогам можно назвать его удачным, но не идеальным. Пару раз я думал сделать новый, более совершенный, но откладываю. Ведь данный справляется с задачей, и мне этого достаточно...

А кто то еще из моделистов поднимал в воздух «зеркалку»?

У нас, судя по авиамодельным форумам, на такой вес больше никто не замахнулся. Хотя я видел пару ссылок по вертолетам. Не знаю только, насколько им удалось решить проблему вибрации – у винтокрылых машин она поболее будет, и планировать нельзя. На американском сайте меня по срокам обогнали, их проект «Solution DSLR

version» поднял зеркальный фотоаппарат месяца на два раньше меня. Их самолет также электрический, но хрупкий, пенопластовый. После публикации нескольких снимков я больше не видел историю развития этого самолета. Думаю, он летает там у себя, на другом полушарии)))

А когда фотовыставка?

Выставка требует затрат, и когда «грянул гром» (это я про кризис), мы с партнерами проекта решили ее отложить. Сначала на лето 2009 года, а потом на конец 2009... Декабрь больше подходит для посещения выставки, а летом, решили мы, я успею «налетать» еще 5-10 хороших панорам. Так что, если все сложится как надо, – в декабре в Гостином дворе... Приглашаю.

А что же моделизм как хобби? Вы летаете только по необходимости?

Я летаю и для удовольствия. Ведь моделизм – отличный вид хобби, если хотите – технический вид спорта. В этом году у меня пилотажные модели – Katana и Як-54. Оба оснащены 4-тактными двигателями 13 куб. см (0.82 куб. дюйма). Самолеты легкие, весят менее 3 кг с топливом, и этом при тяге



«RedWolf» S.P.A.D. airplane for DSLR

Фотохроники радиоуправляемого самолета «RedWolf» для аэрофото съемки: прибытие на точку, сборка, взлет, посадка, просмотр снимков с борта.

Чтобы посмотреть фото и видео проекта «Мир глазами птицы», зайдите на страницу <http://vorona.org/view.php?thisitem=air>

WWW.VORONA.ORG



моторов более 4 кг. На них фотоаппарат не поставишь даже маленький (ДВС имеет большую вибрацию), но можно выполнять фигуры высшего пилотажа. Некоторые из них я уже освоил в авиасимуляторе, и уже неплохо получается выполнять их в реале. Но чтобы освоить пилотажа на уровне – нужны годы тренировок и много терпения. Собственно – это же спорт! Загляните на www.fasr.ru – это сайт Федерации авиамодельного спорта России (ФАС). Но летать мне нравится, равно как и всем, кто летает со мной в компании. И не важно – у кого лучше, у кого хуже получается. Всем интересно, а в компании еще интереснее... В этом году на симуляторе стало получаться у 6-летнего сына. Думаю, на следующий год и он полетит.

А много людей занимается авиамоделизмом? Где Вы обычно летаете и можно ли посмотреть?

У нас в Уфе 3 или 4 клуба... наверное, больше. Просто я не клубный человек, вот и не знаю точно. Я летаю в Максимовке – на старом аэродроме. Собираемся обычно по выходным, в субботу и воскресенье по утрам, а иногда, наоборот, к вечеру. Днем жарко, да и сильный дневной ветер не всем по нраву. Лично я могу полетать в любое время, кроме ночи, и в любую погоду. Со своим фотосамолетом я привык к самым сложным условиям полета))))))

Вообще, заедьте в наш авиамодельный магазин PILOT-RC (на ул.Зорге, напротив

Автовокзала) – спросите ребят. Они знают все клубы и в курсе, где, когда и кто летает. Заодно они вам покажут самолеты, моторы, пульта управления... Там есть все, что нужно, и цены нынче невысокие.

Я, честно говоря, с прошлого года заглядывался в Масимовке на авиамоделистов и сам подумываю полетать... А выпуск, в котором редактор телепередачи «Галилео» собрал самолет и полетел, подогрел интерес! Как скажете, трудно начать?... В симуляторе я уже потренировался!

Нетрудно, если будет наставник... У меня его, увы, не было, но помогли мужики по всей России и не только – теперь многие из них стали друзьями. Я с ними общался на форуме RCDESIGN.RU, а также на зарубежных ресурсах: RCGROUPS.COM и RCUNIVERSE.COM У меня есть лишний 2-тактный мотор для ДВС-самолетов весом до 2--2.5 кг. Отдам. Не жалко для такого благородного дела. Модель вам подберем в нашем магазине, соберем и облетаем. Заодно – получится интересный материал для статьи в следующем выпуске «Штурмана»... Идет?

Идет!

И еще, т.к. «Штурман» читают автомобилисты, любящие погонять в Максимовке, хотелось бы обратиться к ним. Мы, моделисты, занимаем конец полосы, и не претендуем на ее многократно большую часть. Полоса длинная, больше 2 км, насколько я помню, старайтесь к нам не «залетать». Ведь даже трехкилограммовый самолет (а в этом году появились и 8-килограммовые бензиновые!!!) с железным мотором в носу, заходящий на посадку + ваши сто-пятьдесят км/ч

– очень опасная ситуация. Давайте уважать друг друга, и всем будет хорошо.

Да, наш журнал присоединяется. Безопасность – превыше всего!

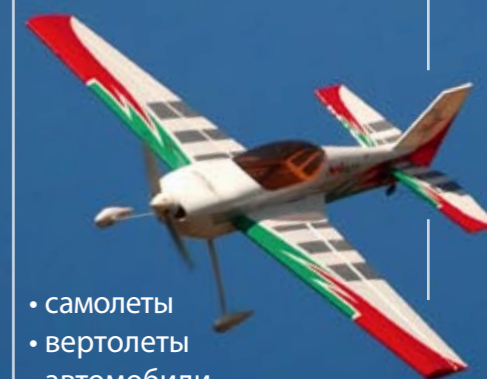
От имени журнала «Штурман» беседу вел Рашид Муллахметов.



Восьмиклограммовый бензиновый Як-54 Владимира Попова.



Пилотажный самолет Katana с 4-тактным двигателем Saito-82.



- самолеты
- вертолеты
- автомобили
- судомодели

- двигатели, сервомашины
- топливо, аккумуляторы
- аппаратура, сервис, ремонт

Единственный магазин в Уфе

Pilot R.C.
www.pilot-rc.ru

г. Уфа, ул. Рихарда Зорге, 24
Остановка Автовокзал
Тел. 2-77-88-44